

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická fakulta

Jitka Kubínová

**Cyklostezka nadmístního významu jako veřejně prospěšná
stavba?**

Diplomová práce

Olomouc 2018

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Cyklostezka nadmístního významu jako veřejně prospěšná stavba? vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.“

V Olomouci dne 1. června 2018

.....

Jitka Kubínová

Na tomto místě bych ráda poděkovala paní JUDr. Veronice Tomoszkové, PhD., za její odborné vedení a cenné rady, jakožto i za její ochotu a trpělivost při výběru tématu a psaní této práce.

Obsah

Seznam použitých zkratk	7
Úvod	8
1 Rozvoj cyklistické dopravní struktury v České republice	11
1.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.....	11
1.2 Rozvoj cyklistické dopravy na krajské a místní úrovni.....	12
1.3 Dálkové cyklistické trasy ve spojení s produktem Česko jede	14
1.3.1 Dálkové cyklistické trasy ve světle územního plánování	15
2 Cyklostezky a jejich postavení v právním řádu	18
2.1 Zařazení cyklostezky ve světle zákona o pozemních komunikacích	20
2.1.1 Místní komunikace.....	21
2.1.2 Účelová komunikace	22
2.2 Zařazení cyklostezky ve světle zákona o provozu na pozemních komunikacích.....	23
2.3 Zařazení cyklostezky ve světle stavebního zákona	23
3 Cyklostezky v územním plánování	25
3.1 Politika územního rozvoje	25
3.2 Územně plánovací dokumentace.....	26
3.2.1 Zásady územního rozvoje.....	26
3.2.2 Územní plán.....	27
3.2.3 Regulační plán	28
3.3 Nadmístní význam.....	28
3.3.1 Plocha nadmístního významu	28
3.3.2 Koridor nadmístního významu	29
3.3.3 Zřizování ploch a koridorů nadmístního významu	29
3.4 Veřejně prospěšná stavba.....	29
3.4.1 Vymezování veřejně prospěšných staveb	30
3.4.2 Význam pojmu veřejně prospěšné stavby ve stavebním zákoně.....	30

3.4.3 Vyvlastnění.....	31
3.4.4 Veřejný zájem.....	32
4 Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs.....	34
4.1 Jihlava – Třebíč – Raabs jako cyklostezka nadmístního významu	34
4.2 Bradlo, Velký Beranov	35
4.2.1 Veřejně přístupná účelová komunikace?	39
4.3 Dvořákův mlýn.....	43
5 Labská cyklostezka.....	47
5.1 Labská stezka jako cyklostezka nadmístního významu	47
5.2 Hradubická labská	49
Závěr	53
Seznam zdrojů.....	55
Monografie	55
Komentáře	55
Odborné články	56
Právní předpisy	56
Správní rozhodnutí.....	57
Metodiky a koncepce	58
Opatření obecné povahy.....	59
Judikatura	60
Internetové zdroje	61
Abstrakt	64
Abstract	64
Klíčová slova	64
Keywords.....	64
Seznam příloh	65
Příloha 1 - dálkové cyklotrasy v ČR.....	66

Příloha 2 - cyklostezka Jihlava – Třebíč - Raabs	67
Příloha 3 - katastrální mapa pozemku na úseku Bradlo	68
Příloha 4 - katastrální mapa pozemku na úseku Dvořákův mlýn	69
Příloha 5 - Labská cyklostezka.....	70
Příloha 6 - mapa úseku mezi Hradcem Králové a Pardubicemi.....	71

Seznam použitých zkratk

CDV – Centrum dopravního výzkumu

Cyklostrategie - Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

ČSN – České státní normy

FO – fyzická osoba

KČT – Klub českých turistů

Lesní zákon – zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon)

MAS – Místní akční skupina

NSS – Nejvyšší správní soud

OOP – opatření obecné povahy

PČR – Policie České republiky

PO – právnická osoba

PÚR – Politika územního rozvoje

Správní řád – zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

SŘS - zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní

SZ – zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu

ÚPD – územně plánovací dokumentace

Vodní zákon – zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů

Zákon o obcích – zákon č. 128/2000 Sb. zákon o obcích

Zákon o ochraně přírody a krajiny – zákon č. 114/1992 Sb., zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny

Zákon o pozemních komunikacích – zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon o provozu na pozemních komunikacích - zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Zásady – Zásady územního rozvoje

Úvod

Jízdní kolo patří pro své nízké pořizovací a provozní náklady mezi jeden z nejčastěji užívaných dopravních prostředků a jeho obliba nadále stoupá. K roku 2012 se v českých domácnostech vyskytovalo přibližně na 4 miliony jízdních kol, což bylo srovnatelné s počtem registrovaných automobilů, kterých bylo 4,6 milionů kusů.¹

Při provozu jízdního kola nevzniká žádná uhlíková stopa, cyklista využívá benefitů pobytu v přírodě a zároveň zvyšuje svou duševní a fyzickou kondici. Z těchto i mnohých dalších důvodů je ve veřejném zájmu cyklistickou dopravu podporovat, a to především zvyšováním bezpečnosti při jízdě – výstavbou nových cyklistických stezek a tras.

Přes novodobou masivní výstavbu cyklostezek je stále většina lokalit v České Republice dostupná pouze přes pozemní komunikace primárně určené pro automobilový provoz. Následný souběh automobilů a jízdních kol pak zpomaluje samotný provoz a co více, ohrožuje i samotné cyklisty, kteří jsou pak při hypotetickém střetu minimálně chráněni a tyto kolize pro ně často končí vážným zraněním či smrtí. V rámci udržitelného rozvoje je proto nejelegantnějším řešením výstavba oddělených komunikací, popř. zpřístupnění a označení komunikací a cest již existujících a jejich úprava pro cyklistiku.

Typickými cyklostezkami bývají místní a účelové komunikace či lesní cesty, z nichž poslední dvě jmenované mohou být v soukromém vlastnictví, což má mnohdy za následek spory mezi vlastníky pozemků a vedením cyklostezky, potažmo samotných cyklistů. Výstavba nových úseků cyklostezek často naráží na neochotu vlastníků pozemků odprodat úseky vymezené územními plány pro výstavbu a dochází tak k dlouhým časovým prodlevám – řešením je vymezit a budovat cyklostezky jako veřejně prospěšné stavby. Častou potíží při vzniku a údržbě cyklostezek je taktéž nejednotná úprava v územně plánovací dokumentaci (dále jen „ÚPD“), a to především v případech, kdy jedna cyklostezka protíná více obcí či krajů.

Hlavním cílem této práce je charakterizovat ne zcela přesné pojetí cyklostezek a cyklotras stavebním zákonem a zákonem o pozemních komunikacích, stejně tak si klade za úkol nastínění problematiky cyklostezek nadmístního významu a jejich postavení v rámci ÚPD a rovněž možnost využití institutu veřejně prospěšné stavby v souvislosti s těmito plošně významnými stavbami. Práce se snaží nalézt odpověď na následující otázky:

¹ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 17.

- 1) Jakou právní povahu má v českém právním řádu cyklostezka a jak může být vymezena v územním plánování?

Hypotéza: Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi a jedná se o stavby podle stavebního zákona. Cyklostezky jsou vymezeny v zastavitelném území v územním plánu či v zásadách územního rozvoje, a pokud mají dle definice stavebního zákona nadmístní význam, jsou vymezeny v zásadách územního rozvoje jako cyklostezky nadmístního významu.

- 2) Na jaké úrovni územního plánování by měly být zakotveny cyklostezky nadmístního, regionálního či nadregionálního (celostátního) významu a za jakých okolností by měly být v územním plánování vymežovány jako veřejně prospěšné stavby?

Hypotéza: Cyklostezky nadmístního významu jsou zakotveny jak v zásadách územního rozvoje, tak v případě mezinárodního prvku i v politice územního rozvoje, neboť je třeba jejich koordinace a jednotná úprava a přístup na úrovni krajů a celé republiky. Cyklostezky nadmístního významu představují stavby veřejné infrastruktury, určené k rozvoji území kraje či státu, a tudíž by měly být v územní dokumentaci vymezené jako veřejně prospěšné stavby.

Práce byla sepsána především za užití zákonů a jejich komentovaných znění, velká část pojmů upravených v první kapitole se nalézají ve Stavebním zákoně² a zákoně o pozemních komunikacích,³ dále jsem pracovala s populárními médii, ze kterých jsem čerpala úvodní skutkové okolnosti, jež jsem pak ověřovala pomocí rozhodnutí, opatření obecné povahy, popř. žádostí o informace podle zákona o přístupu k informacím⁴ u konkrétních správních orgánů.

V práci se taktéž vyskytuje judikatura Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu. Samotné téma práce dosud nebylo nikde zpracováno, a proto jsem při jejím zpracování čerpala především ze zdrojů s příbuznou tematikou, často souvisejících spíše okrajově.

Práce je rozčleněna do dvou větších celků, v první části jsou zpracovány související pojmy, jejich charakteristika a vztah k hlavnímu tématu práce, druhá část pak pracuje s kazuistikou, se třemi praktickými případy, na kterých je blíže zkoumána problematika výstavby cyklotras a cyklostezek, jejich možné a skutečné zásahy do vlastnických práv.

První dvě zpracované kauzy se týkají mezinárodní cyklostezky Jihlava – Třebíč – Raabs, kdy v prvním případě došlo ke sporu s vlastníkem pozemku, přes který byla cyklotrasa v ÚPD vedena a tato kapitola se zabývá především praktickou aplikací veřejné přístupnosti

² Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

⁴ Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

v rámci účelové komunikace resp. lesní cesty. Druhý případ zpracovává především možnosti obrany vlastníka nemovitosti, pokud nesouhlasí s označením cyklostezky na svém pozemku jako veřejně prospěšné stavby.

Třetí případ se věnuje Labské stezce a problematickému úseku mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, který se vyznačuje dlouhodobým problémem s výkupem parcel, přestože dané úseky cyklistické stezky nadmístního významu veřejně prospěšnou stavbou jsou.

Tato práce byla zpracována především metodou právní charakteristiky a následně bližší analýzou výše zmíněných třech kauz za pomoci odborné literatury a souvisejících právních předpisů. Práce byla vypracována dle právního stavu ke dni 1. června 2018.

1 Rozvoj cyklistické dopravní struktury v České republice

Cyklistická dopravní struktura je modifikována a upravována především na úrovni koncepčních nástrojů, a to jak na národní úrovni tak i na úrovni krajské a především pak místní. Na státní úrovni bylo v roce 2013 přijato usnesení vlády s názvem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, které je do dnešního dne nejvýznamnějším dokumentem na tomto poli schváleným.⁵

1.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Národní strategie vznikuvší za pomoci programu Central MeetBike⁶ nemá pro krajskou a místní samosprávu závazný charakter, nicméně ukládá některým ministrům v čele s ministrem dopravy, aby zabezpečili plnění určená v Cyklostrategii.⁷ Tato vychází z vyhodnocení předešlého dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR vztahující se na roky 2004-2011 a je stanovena pro období let 2013-2020.⁸ Původní Cyklostrategie byla pod patronátem Ministerstva dopravy vypracována Centrem pro dopravní výzkum a ministerstvo zajišťovalo i její naplnění, jakož i významnou měrou spolupracovalo s místními samosprávami na bázi metodické, konzultační a koordinační činnosti.⁹ Mezi strategicky nadřazené dokumenty patří Dopravní politika České republiky, a to v rámci problematiky nemotorové dopravy, dále např. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu či Koncepce státní politiky bezpečnostního ruchu a dále pak vychází z četných dokumentů vydaných v rámci Evropské unie.¹⁰

Čtyřmi základními pilíři, jež si v rámci obsahu Cyklostrategie vytyčila, jsou finance, bezpečnost a legislativa, Cyklistická akademie a cykloturistika v podání národního produktu Česko jede.¹¹

Finanční zabezpečení výstavby a údržby cyklostezek je upraveno ve zvláštním zákoně¹² a problematikou se zabývala i předešlá Cyklostrategie. Financování na státní úrovni probíhá

⁵ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013.

⁶ Central MeetBike byl realizován skrze program CentralEurope, který byl spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj. Jedná se o projekt států Střední Evropy, který má za účel propagovat cyklistiku a jízdní kolo. *Central MeetBike* [online]. Cyklodoprava.cz, 16. června 2011 [cit. 19. července 2018] Dostupné na <<https://www.cyklodoprava.cz/central-meetbike>>.

⁷ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013.

⁸ Tamtéž s. 5.

⁹ Tamtéž, s. 9.

¹⁰ Tamtéž, s. 10.

¹¹ Tamtéž, s. 5.

v rámci několika programů zaměřených na bezpečnost cyklistů a na údržbu a výstavbu v rámci zvýšení bezpečnosti cyklistů. Stejně tak Cyklostrategie zdůrazňuje velký význam finančních příspěvků krajů, měst, obcí a jiných subjektů.¹³ Nejdůležitějším zdrojem financí jsou nicméně Strukturální fondy Evropské Unie, které finančně podpořily více než dvě třetiny realizovaných projektů do roku 2011.¹⁴

V roce 2012 byl začleněn projekt EuroVelo do evropské sítě koridorů TEN-T¹⁵, z čehož vyplývá snazší dosažitelnost finanční podpory ze Strukturálních fondů pro stezky EuroVelo na území České republiky.¹⁶ EuroVelo, projekt Evropské cyklistické federace, je síť dálkových cyklotras, propojujících celou Evropu. Jedná se o 15 tras, které by v době svého dokončení měly měřit více než 70 000 km a které procházejí 42 zeměmi.¹⁷ Českou republikou prochází čtyři trasy, ze severu na jih Čech prochází Sluneční trasa, podél hranic s Německem a Rakouskem je vedena Stezka železné opony, z východu na západ zemi protíná Trasa Střední Evropou a skrze sever Moravy až k jejím jižním hranicím se nachází stezka Balt – Jadran.¹⁸

1.2 Rozvoj cyklistické dopravy na krajské a místní úrovni

Hlavní rámeček dalšího rozvoje cyklistické dopravní infrastruktury je dán Cyklostrategií, ale ta opakovaně zdůrazňuje potřebu zapojení krajské a místní samosprávy – aby měla cyklostrategie zamýšlený účinek, je třeba ji aplikovat na třech úrovních, tedy stát-kraj-obec.¹⁹

Nově vznikající cyklistické stezky o různé délce a významnosti stejně jako velký počet obcí, jejichž územím tyto cyklostezky procházejí, vyžadují koordinaci na vyšším stupni, aby bylo možno tyto dílčí celky navzájem smysluplně propojit. K tomuto slouží funkce cyklokoordinátora, opět na třech úrovních. Na nejvyšší úrovni stojí pod záštitou Ministerstva

¹² Zákon č. 104/2004 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

¹³ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 20-21.

¹⁴ K roku 2012 SFDI celkově podpořil 432 akcí částkou 1 349 mil. Kč, Strukturální fondy EU k roku 2011 podpořily 192 projektů částkou 3,14 miliardy Kč. Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 20 a 22.

¹⁵ Jedná se o určitou oblast politiky v rámci Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu a disponuje finančními prostředky na podporu důležité evropské infrastruktury, strategicky důležité. Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 27.

¹⁶ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 27.

¹⁷ *Discover Europe by bike* [online]. Eurovelo.com, [20. července 2018]. Dostupné na <<http://www.eurovelo.com/en>>.

¹⁸ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 28.

¹⁹ Tamtéž, s. 5.

dopravy a Asociace měst pro cyklisty národní koordinátor, v rámci kraje by měl být zřízen krajský koordinátor a na místní úrovni pak obvykle městský či obecní koordinátor.²⁰

Cyklostrategie uvádí potřebu zpracovat na krajské úrovni tzv. generely cyklistické dopravy, základní dokumenty pro včlenění cyklostezek významných pro daný kraj, ze kterých by vycházela síť dálkových cyklotras.²¹ Generely cyklistické dopravy kraje jsou schvalovány obvykle zastupitelstvem²² jakožto koncepční materiály na úrovni územně analytických podkladů. Označení těchto dokumentů se v konkrétních případech liší, termín generel mají v názvu pouze kraje Středočeský²³ a Pardubický,²⁴ ostatní vyšší územně samosprávné celky volily např. koncepci²⁵ či strategii²⁶ rozvoje cyklistické dopravy na daném území.

Krajské generely se funkcí krajského koordinátora obvykle zabývají, nicméně tento post není zřízen v každém kraji, v současné době má jej či jeho obdobu osm krajů.²⁷ Krajští cyklokoordinátoři mají na starosti procházející části dálkových cyklistických tras. V rámci koordinace aktivit spolupracují s tzv. koordinačním místem dálkových tras, kterým by v současné době měl být národní produkt Česko jede.²⁸

Páteční trasy vedené v krajských generelech by měly být upraveny i v místních generelech, pakliže se nacházejí na jejich území – města a obce představují v souvislosti s páteřními cyklostezkami především zdroj cyklistů a taktéž turistické cíle, jimiž páteřní cyklostezky procházejí. Proto je třeba zpracovávat páteřní cyklistické stezky primárně v místních generelech.²⁹ Místní samospráva je základním kamenem funkční Cyklostrategie, model úředníků odpovědných za cyklistickou dopravu v obci se na komunální úrovni osvědčil.³⁰

²⁰ Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji ze dne 28. února 2018, s. 42.

²¹ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 15.

²² Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji byla přijata usnesením Rady Olomouckého kraje. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji byla přijata usnesením Rady Olomouckého kraje* [online] kr-olomoucky.cz, 29. března 2018. [12. srpna 2018] Dostupné na <<https://www.kr-olomoucky.cz/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy-v-olomouckem-kraji-byla-schvalena-radou-olomouckeho-kraje-aktuality-7710.html>>.

²³ Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje ze dne 8. prosince 2014.

²⁴ Generel cyklo dopravy Pardubického kraje ze dne 14. července 2004.

²⁵ Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji ze dne 28. února 2018.

²⁶ Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Kraji Vysočina na období 2014 – 2020 ze dne 16. prosince 2014.

²⁷ Jihomoravský kraj, Karlovarský kraj, Královéhradecký kraj, Kraj Vysočina, Středočeský kraj, Liberecký kraj, Jihočeský kraj a Ústecký kraj. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji ze dne 28. února 2018, s. 42.

²⁸ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 45.

²⁹ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 16

³⁰ Tamtéž, s. 74.

1.3 Dálkové cyklistické trasy ve spojení s produktem Česko jede

Cyklostrategie vyzdvihuje iniciativu Evropské unie v rámci podpory cyklistické infrastruktury a vybízí ke stejnému postupu v rámci realizace dálkové sítě cyklotras České republiky. Pojem dálkových cyklotras začal být často užíván v souvislosti s národním produktem Česko jede a při jeho představení veřejnosti byla zdůrazněna nutnost sjednotit a přeznačit páteřní dálkové trasy a ucelit systém dopravních tras, jenž by spojil turistické cíle, města a nabídl kvalitní služby.³¹ Taktéž vyzdvihuje nutnost koordinace na úrovni územního plánování: „*Sít' dálkových cyklotras v ČR je koordinována v rámci několika oblastí – územních plánů, generelů cyklo dopravy na místní a krajské úrovni, koncepcí rozvoje cestovního ruchu. Generely cyklo dopravy na krajské i místní úrovni obsahují i páteřní trasy, které jsou základem sítě dálkových cyklotras v ČR.*“³²

V souvislosti s podporou dálkových cyklotras byla vydána metodika „Dálkové cyklotrasy v ČR: Tvorba, propagace, značení.“, kde byly vymezeny i požadavky³³ na tvorbu dálkových cyklotras. Z hlediska uživatelů je třeba, aby byly cyklotrasy dostatečně dlouhé, přímé, bezpečné, komfortní a průjezdné.³⁴ Tato metodika taktéž zdůrazňuje roli produktu Česko jede, jehož úkolem má být definice cyklotras nadregionálního významu, jednotné značení a společně se státem, kraji, obcemi či Klubem českých turistů dostavba sítě dálkových cyklotras. Stejně tak se zabývá návrhem kompetencí a vztahů v rámci projektu Česko jede. Stát tento projekt zabezpečuje finančně, legislativním rámcem a národními standardy a technickými podmínkami, kraje mají za úkol vytvořit krajské generely cyklistické dopravy,³⁵ projektovou přípravu dálkových tras, financování stavby a údržbu značení, obce pak – mají-li na to kapacitu – mohou vytvářet městské generely cyklistické dopravy.³⁶

³¹ Česko jede představuje hlavní dálkové cyklotrasy i nové úseky [online]. Cyklo doprava.cz, 5. dubna 2013 [21. července 2018]. Dostupné na < <https://www.cyklo doprava.cz/pro-media/novinky/cesko-jede-predstavuje-hlavni-dalkove-cyklotrasy-i-nove-useky/>>.

³² Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 28.

³³ CACH, Tomáš a kol. *Dálkové cyklotrasy v ČR: Tvorba, propagace a značení*. Nadace partnerství, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2013, s. 7.

³⁴ Dálkové cyklotrasy by tedy měly být vícedenní, neměly by tvořit okruhy, měly by vést na samostatných komunikacích, popř. by měly být vedeny silnicemi s nízkým provozem, pohodlně sjízdné bez náročnějších stoupání a tedy vhodné pro rekreační cykloturistiku. Měly by spojit turistické cíle a mělo by být možno je sjet i bez užití cyklistických map.

³⁵ Základní dokument pro implementaci krajských cyklostezek, zároveň podklad pro národní síť dálkových cyklotras. Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 16.

³⁶ CACH, Tomáš a kol. *Dálkové cyklotrasy v ČR: Tvorba, propagace a značení*. Nadace partnerství, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2013, s. 16.

Dálkové trasy³⁷ se rozlišují na národní a regionální, národní dálkové trasy by měly zasahovat minimálně do tří krajů, popř. mohou překročit mezinárodní hranice a zpravidla jsou delší než 200 km. Podle nového modelu jsou přečíslovány jedno či dvoumístnými čísly a za národní dálkové trasy jsou odpovědný kraje ve spolupráci s obcemi a s KČT a další aktivity by měly být koordinovány CDV. Těchto národních dálkových tras bylo k 22. lednu 2013 deset. Vyjma jediné prochází ostatními alespoň částečně jedna ze čtyř tras EuroVelo. Patří sem mj. Česko-Slovenská stezka č. 1, Labská stezka č. 2, Praha-Plzeň-Regensburg-Mnichov č. 3 nebo Moravská stezka č. 4.³⁸

Kdežto regionální dálkové trasy spojují jeden až dva kraje, jsou kratší, měří mezi 100 až 200 kilometry. Opět jsou za ně odpovědný kraje ve spolupráci s obcemi a KČT a k 22. lednu roku 2013 jich bylo 19. Mezi ně patří mj. Moravská vinná stezka č. 11, Stezka železné opony č. 13 nebo stezka Jihlava-Třebíč-Raabs č. 26.³⁹

1.3.1 Dálkové cyklistické trasy ve světle územního plánování

Úkoly územního plánování pro celou republiku upravuje od roku 2007 Politika územního rozvoje, nástroj územního plánování podle stavebního zákona. Tento institut, po stránce obsahu vysoce obecný, vymezuje ty nejdůležitější principy, záměry a cíle podstatné pro zdravý a udržitelný rozvoj území státu popř. území států sousedících. Ohledně přeshraničního a mezinárodního významu hovoří literatura o podstatném vlivu záměrů, jež mají na území jiných států a taktéž zmiňuje implementaci záměrů na mezinárodní či nadnárodní úrovni – které proto musejí být určeny na té nejvyšší celostátní úrovni.⁴⁰ Dálkové trasy rozvíjející cykloturistiku na celém území České republiky jsou nepochybně podstatné pro udržitelný rozvoj území státu, neboť: „rozvoj je udržitelný tehdy, naplní-li se potřeby současné generace, aniž by se ohrozily možnosti naplnit potřeby generací příštích.“⁴¹ Cyklistika pracující s pohybem na bázi lidské síly je vhodnou alternativou pro individuální dopravu.⁴² Stejně tak je naplněn prvek mezinárodního přesahu, mnohé dálkové trasy překračují hranice a ve spolupráci se sousedními státy pokračují dále do zahraničí.⁴³

³⁷ Viz obrázek č. 1.

³⁸ *Návrh prioritních národních a regionálních cyklotras v ČR* [online] Cyklodoprava.cz, 22. leden 2013 [23. července 2018]. Dostupné na <<https://www.cyklodoprava.cz/file/seznam-dalkovych-tras-v-cr>>.

³⁹ Tamtéž.

⁴⁰ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 134-135.

⁴¹ Definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987.

⁴² MARTINEK, Jaroslav a kol. *Podpora rozvoje cyklistiky v ČR* [online]. Cyklodoprava.cz, 2008 [cit. 11. srpna 2018]. Dostupné na <<https://www.cyklodoprava.cz/file/vyzkum11-metodika-cyklistika/>>.

⁴³ Viz kapitola 1.3.

Z výše uvedeného lze dovodit, že dálkové cyklotrasy by měly být zakotveny v Politice územního rozvoje. Ta upravuje plochy a koridory dopravní infrastruktury republikového významu v čl. 81 a násl.,⁴⁴ nicméně v této části cyklistická doprava není upravena.

Cyklistická doprava je zmíněna v části upravující republikové priority a to v článku č. 24, který zmiňuje potřebu vytvářet „*podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. ..., cyklistickou)*“⁴⁵ či v článku č. 29, který upravuje návaznost hromadné dopravy a vytváření podmínek pro budování sítě pěších a cyklistických stezek.⁴⁶ Konkrétní zmínku o dálkových cyklotrasách lze nalézt pouze v části upravující oblasti se specifickými hodnotami a problémy mající dlouhodobě potíže z hlediska udržitelného rozvoje území.⁴⁷ Politika v konkrétních případech stanovila úkoly v rámci územně plánovací činnosti kraje a obcí – propojení koncepčního systému dálkových tras se sousedícím státem.⁴⁸

Plochy a koridory dopravní infrastruktury republikového významu upravují multimodální koridory, tedy soustředění dvou či více druhů dopravy včetně dělby dopravní práce a koridory silniční, vodní a železniční dopravy.⁴⁹

Zde je třeba položit otázku, zda by nebylo možné začlenit cyklistickou dopravu a v jejím rámci i dálkové národní trasy mezi tyto plochy a koridory republikového významu. Politika hovoří o multimodálních koridorech v souvislosti s Transevropskou dopravní sítí, tedy TEN-T, v rámci optimálního a udržitelného využití zdrojů.⁵⁰ Součástí TEN-T je nicméně i cyklistický projekt dálkových tras EuroVelo a zároveň je cyklistická doprava užívána v rámci přepravy osob i na úkor vodní, železniční a silniční dopravy a tudíž lze říci, že se jedná o součást multimodální dopravy. Toto tvrzení by tedy mohlo vést k závěru, že cyklistická doprava a její národní a regionální dálkové trasy by měly být v politice součástí ploch a koridorů dopravní infrastruktury republikového významu.

⁴⁴ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 140.

⁴⁵ Usnesení vlády Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1 ze dne 15. dubna 2015, s. 15.

⁴⁶ Tamtéž, s. 16.

⁴⁷ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 139.

⁴⁸ Usnesení vlády Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1 ze dne 15. dubna 2015, s. 34.

⁴⁹ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 140.

⁵⁰ Usnesení vlády Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1 ze dne 15. dubna 2015, s. 52.

PÚR je závazná pro ÚPD, tedy pro zásady územního rozvoje na úrovni kraje, které jsou pak závazné pro územní a regulační plány na úrovni obcí a jejich částí.⁵¹ Ačkoliv dálkové trasy nejsou v politice konkrétně vymezeny, politika jasně stanovuje, že je třeba vytvářet podmínky pro budování a užívání cyklistických tras a pro environmentálně šetrné formy dopravy, tedy např. pro cyklistiku. V rámci hierarchického vztahu Politiky a Zásad územního rozvoje, jakožto opatření obecné povahy na území krajů, jsou tedy ZÚR vázány obsahem PÚR, a tudíž mají vytvářet konkrétní podmínky pro výstavbu cyklotras na území kraji či krajů v rámci své působnosti, a proto by měly konkrétně vymezovat dálkové cyklistické trasy.

⁵¹ Ustanovení §31 odst. 4) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

2 Cyklostezky a jejich postavení v právním řádu

Nejprve je třeba vymežit, kam lze zařadit jízdní kolo ve světle právních předpisů. Jedná se o tzv. silniční vozidlo,⁵² při vyšší míře konkretizace jde o vozidlo silniční nemotorové,⁵³ které se pohybuje pomocí lidské síly.⁵⁴

Cyklostezka, v doslovném znění „stezka pro cyklisty“ (včetně anabáze „stezka pro chodce a cyklisty“) se objevuje v zákoně o provozu na pozemních komunikacích.⁵⁵ Nachází se v oddíle pojednávajícím o zvláštních ujednáních pro chodce, jízdu nemotorových vozidel a jiných a je v něm okrajově upraveno chování subjektů na výše uvedeném dopravním prostředku.⁵⁶ S tímto pojmem i jeho anabází se dále pracuje ve vyhlášce, jíž se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve formě dopravního značení.⁵⁷ Stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty se objevuje i v zákoně o pozemních komunikacích.⁵⁸

Mimo výše zmíněné právní předpisy je pojem stezky pro cyklisty upraven zejména v Technických podmínkách Ministerstva dopravy,⁵⁹ kde je pojmosloví více rozšířeno a konkretizováno. Technické podmínky jsou vytvářeny především pro projektanty a další profese související se zadáním, schvalováním či realizací pozemních komunikací.⁶⁰ Právní úprava neodráží veškeré technické detaily přesně. Technické podmínky pak rozlišují následující termíny:

- **Cyklistická komunikace:** *komunikace určená především pro provoz jízdních kol, případně též pro chodce či (lokální) nezbytnou dopravní obsluhu ostatními vozidly*

⁵² Ustanovení § 2 odst. 1) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

⁵³ Tamtéž.

⁵⁴ Ustanovení § 2 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů.

⁵⁵ Tamtéž, ustanovení §§ 53 a násl.

⁵⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů.

⁵⁷ Příkazové značky C8 až C10b podle přílohy 4 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁵⁸ Ustanovení § 12 odst. 7) a § 17 odst. 1) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁵⁹ Nejedná se o právní předpis, neboť ministerstvo je zmocněno pouze k vydávání vyhlášek a forma vyhlášky je obligatorní. (Vyhláška ministerstva má v názvu „Vyhláška“. Příloha č. 3, Legislativní pravidla vlády ze dne 17. ledna 2016, č. 47.) SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., s. 61.

⁶⁰ Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017, s. 6.

- **Cyklistická trasa (cyklotrasa):** liniové vedení cyklistického provozu územím ve vybrané vhodné stopě, sloužící cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo více funkcím najednou
 - **ve smyslu značení v terénu:** značení dopravním nebo pásovým značením usnadňující cyklistům orientaci, ale neurčující dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán)
 - **ve smyslu územně-plánovacím:** koridor se stanovenými kritérii a standardy kvality z hlediska cyklistického provozu, které je v daném území a vazbě žádoucí zajistit
- **Jízdní pruh pro cyklisty:** část pozemní komunikace určená pro jízdu cyklistů v jednom jízdním proudu za sebou
- **Pás pro cyklisty:** pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jednoho nebo více jízdních pruhů pro cyklisty
- **Pás pro chodce a cyklisty:** pozemní komunikace nebo její část určená pro společný pohyb chodců a cyklistů⁶¹

Technické podmínky vymezují komunikace pro cyklisty v intravilánu⁶² (především jízdni pruhy a pásy pro cyklisty v rámci souběžného provozu s automobily a cyklistické stezky⁶³)⁶⁴ a zvláště v extravilánu⁶⁵ (silnice, účelové komunikace, cyklistické stezky, lesní a polní cesty).⁶⁶ Mimo toto dělení jsou řazeny cyklotrasy – určité vybrané koridory pro liniové vedení cyklistického provozu územím. Vedeny jsou jak v intravilánu, tak v extravilánu a mohou složit více funkcím najednou. Jedná se primárně o vybrané koridory významných

⁶¹ Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017, s. 9.

⁶² „Intravilánem je označováno zastavěné území vymezené územně plánovací dokumentací nebo postupem podle stavebního zákona (viz § 59 a 60 SZ). Nemá-li obec takto vymezené zastavěné území, je zastavěným územím zastavěná část obce vymezená k 1. 9. 1966 (viz také „zastavěné území“).“ Metodický pokyn Vymezení zastavěného území Ministerstva pro místní rozvoj ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje ze dne 10. února 2014, s. 2.

⁶³ „Stezka je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz vybraných bezmotorových uživatelů vyobrazených na příslušném dopravním značení“ Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017, s. 46.

⁶⁴ Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017, s. 24 a násl.

⁶⁵ „Extravilánem je označováno území ležící mimo zastavěné území obce, tedy mimo její intravilán.“ Metodický pokyn Vymezení zastavěného území Ministerstva pro místní rozvoj ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje ze dne 10. února 2014, s. 2.

⁶⁶ Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017, s. 108.

bezmotorových propojení komunikací, u kterých je vhodné zajistit veřejnou přístupnost. Cyklotrasy se rozdělují na místní, regionální a dálkové.⁶⁷

Ještě je třeba zmínit, že v rámci terminologie této práce je třeba rozlišovat cyklostezku jako povšechní označení komunikace pro cyklisty v hovorovém slova smyslu,⁶⁸ jež by byla v rámci terminologie označována jako cyklotrasa a cyklostezku ve významu samostatné stavby určené pro cyklistiku.

2.1 Zařazení cyklostezky ve světle zákona o pozemních komunikacích

Cyklostezku nelze z hlediska zákona jednoduše podřadit pod jediný typ komunikace. Z praxe je lze řadit pod takový typ komunikace, jakému odpovídá vlastní zřízení a stavba. Jízdní pruh či pás je součástí té pozemní komunikace,⁶⁹ na které se nachází. Pokud je cyklostezka samotnou stavbou podle SZ, pak může být účelovou komunikací nebo komunikací místní.

Pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích⁷⁰ dělíme na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Dálnice nadále nebudou předmětem tohoto textu, neboť z jejich podstaty je na nich zapovězeno provozovat cyklistickou dopravu. Zákon říká, že dálnice je přístupna pouze pro silniční motorová vozidla.⁷¹ Stejně tak jsou bezpředmětné i tzv. rychlostní komunikace, zákonem označované jako „silnice pro motorová vozidla“.⁷² Silnice provozování jízdy na kole umožňují,⁷³ nicméně se jedná o komunikace určené především pro motorová silniční vozidla, jejichž provoz je hlavním účelem silnice. Proto se další část práce bude zabývat především místní a účelovou komunikací a jejich rozdíly navzájem.

Pozemní komunikace je obecně „*dopravní cestou, určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“⁷⁴ Pozemní komunikace ve své podstatě není pouze veřejnou cestou, ale za určitých podmínek se jedná i o cestu soukromou, kde je užití veřejností limitováno.⁷⁵ Nesmí

⁶⁷ Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017, s. 112.

⁶⁸ Viz název této práce.

⁶⁹ Ustanovení § 57 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁰ Ustanovení § 2 odst. 2) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁷¹ Ustanovení § 4 odst. 1) a 2) téhož zákona.

⁷² KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 5. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 28.

⁷³ Viz § 2 odst. 1) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

⁷⁴ Ustanovení § 2 odst. 1) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁵ MÁCHA, Aleš; HUNEŠ, Karel. *Místní a účelové komunikace*. 1. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 11.

se zapomenout na instituty soukromého práva. Veřejné komunikace spadají do institutu veřejného prostranství,⁷⁶ takže je třeba rozlišovat vlastnictví a možnost užívání. Co se týče samostatného zřizování jednotlivých komunikací, jedinou komunikací, k jejímuž vzniku není třeba vydání správního rozhodnutí, je účelová komunikace,⁷⁷ její vznik je více živočišný, nicméně pokud dochází k pochybnostem, zda se o účelovou komunikaci jedná, nastupuje na scénu správní úřad s rozhodnutím deklaratorní povahy o existenci účelové komunikace.⁷⁸

Silnice jsou určeny pro užívání silničními a jinými vozidly a chodci.⁷⁹ Jízdní kolo řadíme mezi jiná vozidla. Silnice jsou rozlišovány ve třech třídách, silnice první třídy vlastní stát, zbylé dvě třídy jsou vlastněny krajem. Silnice I. třídy mohou být označeny jako silnice pro motorová vozidla příslušnou dopravní značkou, pakliže jsou budovány bez úrovněového křížení, mají oddělená místa pro vjezd a výjezd a s výjimkou odpočívek na ně nejsou napojeny sousední nemovitosti. Silnice pro motorová vozidla nahrazují původní termín „rychlostní silnice“ a rozdíl mezi dálnicemi spočívá v bezplatnosti jejich užívání.⁸⁰

2.1.1 Místní komunikace

Místní komunikace jsou charakteristické třemi znaky, jedná se o účel, správní rozhodnutí a vlastnictví. Místní komunikace musí být komunikací veřejně přístupnou, jejím účelem se předpokládá místní doprava na území obce. Pakliže by místní komunikace tento účel pozbyla, na změnu faktického stavu by měl reagovat stavební úřad.⁸¹ Další poznávací znakem místní komunikace je vlastnictví komunikace, které je ze zákona přisouzeno pouze obci, v případě vlastnictví jiné osoby než obce se situace řeší odkoupením, popř. vyvlastněním, v krajním případě je nutná změna kategorie. Třetím znakem je nutné správní rozhodnutí, bez něhož by se o místní komunikaci nedalo hovořit, toto vydává silniční správní úřad, tedy obecní úřad obce 1. stupně, na jejímž území se komunikace vyskytuje.

Evidence všech místních komunikací je ze zákona přisouzena obcím jako vlastníkům a nazývá se pasportem místních komunikací. Místní a účelové komunikace se často liší jen díky vydání tohoto pasportu, ten nicméně může chybět např. v případech tzv. historických místních

⁷⁶ Ustanovení § 34 zákona č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁷ ČERNÍNOVÁ, Michaela. In ČERNÍNOVÁ, Michaela (ed). *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2015, s. 9.

⁷⁸ KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 5. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 21.

⁷⁹ Ustanovení § 5 odst. 1) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁸⁰ TICHÝ, Michal. In ČERNÍNOVÁ, Michaela (ed). *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2015, s. 33.

⁸¹ ČERNÍN, Karel. In ČERNÍNOVÁ, Michaela (ed.) *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2015, s. 36.

komunikací.⁸² Historické místní komunikace se staly místními komunikacemi před 1. dubnem 1997⁸³ tím, že naplnily zákonné znaky⁸⁴. Zákon o pozemních komunikacích ale upravil vznik dálnic, silnic a místních komunikací až zařazením do příslušné kategorie správním rozhodnutím.⁸⁵ V případě sporu lze užít postupu dle § 142 SŘ – řízení o určení právního vztahu, zahájeného na návrh vlastníka pozemních komunikací či osob, užívajících pozemní komunikace z komunikační potřeby.⁸⁶

2.1.2 Účelová komunikace

Účelová komunikace představuje spojení mezi nemovitostmi pro vlastní potřebu vlastníků, obhospodařování zemědělských pozemků nebo pro spojení nemovitosti s ostatními komunikacemi. Nemusí se nutně jednat o stavbu podle SZ. Vlastníci účelových komunikací jsou různí, účelová komunikace vzniká ze zákona po splnění čtyř znaků společně. Jedná se o dopravní cestu, v terénu stálou a patrnou, musí naplňovat alespoň jeden ze tří účelů, jmenovaných v začátku odstavce, zákon vyžaduje souhlas vlastníka s obecným užíváním na dobrovolné bázi a musí být naplněna nutná komunikační potřeba.⁸⁷

Co se týče omezení přístupu, zákon říká, že omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci lze na návrh vlastníka rozhodnutím správního úřadu po projednání s Policií ČR.⁸⁸ Pakliže vlastník sám rozhodne od počátku o omezení obecného užívání, mohlo by tak být v rozporu s jedním ze znaků, a to souhlasem, který vlastník k užívání dal.⁸⁹ Takové jednání si ale lze představit např. v případě pěšiny, která pro svou šířku nemůže sloužit širším vozidlům, a proto by měl mít vlastník právo zamezit jejímu užívání řidičům dvoustopých vozidel.⁹⁰ K omezení přístupu lze dojít i na základě zákona, a to v případech, kdy se na účelovou komunikaci krom zákona o pozemních komunikacích vztahují i další speciální zákony – např.

⁸² MÁCHA, Aleš; HUNEŠ, Karel. *Místní a účelové komunikace*. První vydání. Praha: Leges, 2016, s. 109 a s. 116.

⁸³ Účinnost zákona o pozemních komunikacích.

⁸⁴ Ustanovení § 4b odst. 1) zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění zákona č. 134/1994 Sb., účinnému ke dni 1. ledna 1995.

⁸⁵ MÁCHA, Aleš. Jsou místní komunikace stále místními komunikacemi? *Časopis pro právní vědu a praxi*. 2014, roč. 22, č. 4, s. 243.

⁸⁶ MÁCHA, Aleš; HUNEŠ, Karel. *Místní a účelové komunikace*. První vydání. Praha: Leges, 2016, s. 109 a s. 116.

⁸⁷ ČERNÍN, Karel. ČERNÍNOVÁ, Michaela (ed.) *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2015, s. 44.

⁸⁸ Ustanovení § 7 odst. 1) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁸⁹ ČERNÍN, Karel. ČERNÍNOVÁ, Michaela (ed.) *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2015, s. 61.

⁹⁰ Tamtéž, s. 62.

zákon o ochraně přírody a krajiny (komunikace v Národních parcích), vodní zákon (komunikace v ochranném pásmu řek), či lesní zákon (lesní cesty).⁹¹

Účelová komunikace může být veřejně či neveřejně přístupná. Neveřejně přístupné či vnitřní účelové komunikace jsou takové, které se nacházejí v uzavřených prostorech a slouží potřebám vlastníka či provozovatele takového prostoru nebo objektu. Tyto cesty pak nejsou veřejné v pravém slova smyslu a nevzniká zde veřejné subjektivní právo na obecné užívání.⁹²

2.2 Zařazení cyklostezky ve světle zákona o provozu na pozemních komunikacích

Zákon o provozu na pozemních komunikacích upravuje práva a povinnosti účastníků dopravního provozu, pravidla provozu a úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích. Taktéž upravuje řidičská oprávnění a průkazy a působnost a pravomoc orgánů státní správy a PČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.⁹³

Cyklista je účastníkem, neboť jízdní kolo je nemotorové vozidlo a řidičem je účastník provozu řídící nemotorové vozidlo.⁹⁴ Pravidla provozu se tedy týkají i cyklistů.

Cyklistická stezka je v zákoně zmíněna především v případech, kdy je třeba upravit pravidla provozu na této pozemní komunikaci, především pak v pátém oddílu upravujícím mj. jízdu nemotorových vozidel.⁹⁵ V témž oddíle lze nalézt i jízdu na kole a její specifika v rámci pravidel provozu na pozemních komunikacích.⁹⁶

2.3 Zařazení cyklostezky ve světle stavebního zákona

Vztah cyklostezek k SZ spočívá především v obecném vymezení pojmu. Ustanovení § 2 tohoto zákona uvádí výčet jednotlivých institutů, kdy odst. 1 písm. k) vymezuje pojem veřejné infrastruktury, již se rozumí pozemky, stavby a zařízení. Tyto se v dikci ustanovení člení na čtyři pododdíly, z nichž pro cyklostezku je důležitý hned první, a to dopravní infrastruktura, konkrétně stavby pozemních komunikací, čímž se dostáváme k již výše zmiňovanému pojmu.⁹⁷

⁹¹ Tamtéž, s. 65.

⁹² Tamtéž, s. 66.

⁹³ Ustanovení § 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

⁹⁴ Tamtéž, ustanovení § 2 písm. d).

⁹⁵ Ustanovení §§ 53 a násl. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

⁹⁶ Tamtéž, ustanovení §§ 57-58.

⁹⁷ Ustanovení § 2 odst. 1) písm. k) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V § 2 odst. 3) je vymezen pojem stavby, jedná se o „*veškerá stavební díla, vznikající stavební nebo montážní technologií, bez zřetele na jejich stavebně technické provedení, použité stavební výrobky, materiály, konstrukce, na účel využití a dobu trvání*“⁹⁸

Aby se jednalo o stavbu, musí být kumulativně naplněny tyto znaky – stavba musí být výsledkem záměrné lidské činnosti, provedené za použití stavebního materiálu, výsledkem určitého technologického postupu, který vykazuje minimální míru odborných znalostí ze strany toho, kdo stavbu provádí, realizované k plnění zamýšleného, nikoliv nahodilého účelu.⁹⁹

Následující ustanovení § 3 vymezuje mimo jiné terénní úpravy a označuje je jako úpravy, které mají za následek podstatnou změnu prostředí, či změnu odtokových systémů – stačí, pokud se úprava dotkla pouze jedné ze dvou změn.¹⁰⁰

V případě aplikace výše zmíněných znaků a pravidel lze dovodit, že cyklistická stezka¹⁰¹ ze své podstaty je pozemní komunikací, je i stavbou, což vyplývá z veřejného zájmu na její existenci. V případě tvorby cyklostezek méně invazivními způsoby, např. navezením šterku, či hmotnou úpravou terénu je možné opustit i koncept stavby a cyklostezku chápat jako terénní úpravu podle § 3 odst. 1.

⁹⁸ Ustanovení § 2 odst. 2) bod 3. téhož zákona.

⁹⁹ MALÝ Stanislav. Základní pojmy a kategorie stavebního zákona. *Právní rádce*. 2005, č. 1, s. 45-48.

¹⁰⁰ VAŠÍKOVÁ, Jana. In PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana (ed.) *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 51.

¹⁰¹ Ve smyslu stezky pro cyklisty podle vymezení v Technických podmínkách Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017.

3 Cyklostezky v územním plánování

Územní plánování nalezneme v hlavě třetí SZ. Vyjma cílů a úkolů územního plánování a obecných ustanovení v jeho rámci v první a druhé hlavě jsou konkrétně vymezeny instituty územního plánování v hlavě třetí - nástroje územního plánování v sobě zahrnují územně plánovací podklady, politiku územního rozvoje, územně plánovací dokumentaci a dále pak územní rozhodnutí, řízení a opatření včetně úpravy vztahů v území.¹⁰²

3.1 Politika územního rozvoje

Politika stojí v rámci hierarchie na nejvyšším stupni v rámci všech čtyř nejvýznamnějších nástrojů. Její obsah je závazný pro zásady územního rozvoje, jakož i pro územní a regulační plány, stejně tak reguluje největším územím, tedy celou ČR, na rozdíl od zásad, jež upravují území kraje. Taktéž se jedná o nejobecnější dokument a upravuje ty nejdůležitější a nejvýznamnější cíle, principy a záměry.¹⁰³

Zvláštní kapitolou politiky je její právní forma, neboť zákon ji nijak neupravuje. Že se nejedná o OOP v materiálním ani ve formálním smyslu, dovodil náleží Ústavního soudu, z čehož vyplývá, že v případě politiky územního rozvoje se nelze domáhat soudní ochrany ve smyslu řízení před Nejvyšším správním soudem podle ustanovení § 101 SŘS.¹⁰⁴ První aktualizace politiky územního rozvoje byla schválena usnesením vlády č. 276 dne 15. dubna 2015.¹⁰⁵

Jak bylo zmíněno, jedná se o vysoce obecný dokument, proto je problematika cyklostezek řešena především ve zdůraznění potřeby kvalitnější dopravní infrastruktury včetně environmentálně šetrné dopravy, tedy i cyklistiky.¹⁰⁶ Cyklistickou dopravu včetně výstavby nové cyklistické infrastruktury politika považuje za vhodný prostředek k rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v rámci území.¹⁰⁷

V souvislosti se závazností politiky vůči zásadám územního rozvoje je vhodné zmínit potřebu upřesnění ploch a koridorů dopravní infrastruktury v zásadách územního rozvoje.¹⁰⁸

¹⁰² Ustanovení §§ 18-102 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁰³ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 134.

¹⁰⁴ Nález Ústavního soudu ze dne 2. listopadu 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/2010.

¹⁰⁵ *Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1* [online]. Uur.cz [cit. 13. srpna 2018]. Dostupné na < <https://www.uur.cz/?id=4758>>.

¹⁰⁶ Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1 ze dne 15. dubna 2015, s. 15.

¹⁰⁷ Tamtéž, s. 16.

¹⁰⁸ Tamtéž, s. 43.

K tomuto bodu se konkrétně vyjadřuje Cyklostrategie, která uvádí příklady, jak se s tímto bodem v rámci cyklostezek vypořádat: „*Olomoucký kraj realizoval Územní studii rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje, Plzeňský kraj definuje tři základní cyklotrasy ve svých ZÚR Plzeňského kraje ...*“¹⁰⁹

3.2 Územně plánovací dokumentace

ÚPD se člení do jednotlivých druhů a jedná se o zásady územního rozvoje, územní plán a plán regulační.

3.2.1 Zásady územního rozvoje

Zásady územního rozvoje jsou vázány obsahem politiky, ale zároveň zavazují územní plán i jednotlivé regulační plány nacházející se na území kraje.¹¹⁰ Zásady jsou na rozdíl od politiky OOP,¹¹¹ které lze zrušit na návrh podaný do jednoho roku ode dne nabytí účinnosti. Žalobami se zabývají pro poměrnou náročnost krajské soudy a kasační stížnosti v návaznosti náležejí NSS, který se v průběhu let snažil i o sjednocování judikatury.¹¹² OOP je obecně upraveno ve správním řádu od roku 2006,¹¹³ zásady nicméně mají svou speciální úpravu ve SZ.¹¹⁴ Pokud to ve stanovisku¹¹⁵ ministerstvo nevyloučí, je možné v zásadách upravit záležitosti rozvoje státu, které nejsou obsaženy v politice.¹¹⁶ Zásady mají za úkol zpřesnit a konkretizovat cíle a záměry vytyčené politikou.¹¹⁷

Zásady vymezují tzv. plochy nebo koridory nadmístního významu.¹¹⁸ Taktéž mohou shodně s územními a regulačními plány vymezit plochy nebo koridory veřejně prospěšných staveb.¹¹⁹

Námítky a připomínky k zásadám upravuje konkrétně SZ - připomínky, ústní na veřejném projednání, či písemné, jsou-li podány ve lhůtě určené správním orgánem, jsou

¹⁰⁹ Usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013, s. 13.

¹¹⁰ s 150-151

¹¹¹ Ustanovení § 36 odst. 4) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹¹² HLOUCH, Lukáš. In POTĚŠIL, Lukáš (ed). *Soudní řád správní, komentář*. 1. vydání. Praha: Leges, 2014, s. 937.

¹¹³ JEMELKA, Luboš; PONĎĚLÍČKOVÁ, Klára; BOHADLO, David. *Správní řád, komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 813.

¹¹⁴ Ustanovení §§ 36-42 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹¹⁵ Ustanovení § 37 odst. 9) téhož zákona.

¹¹⁶ Ustanovení § 36 odst. 1) téhož zákona.

¹¹⁷ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 150.

¹¹⁸ Viz podkapitola 3.3.

¹¹⁹ Viz podkapitola 3.4.

podkladem pro vydání OOP a vypořádány v odůvodnění. Námitky mohou být pouze písemné a mohou je podat pouze vlastníci, tedy ne kdokoliv, kdo by měl na věci zájem. Jelikož jsou ve vztahu k připomínkám privilegované, správní orgán o nich musí vydat rozhodnutí, proti němuž nelze podat opravný prostředek.¹²⁰ Možnost podat návrh na zrušení OOP či jeho části ve správním soudnictví není podmíněna podáním připomínek či námitek při jeho tvorbě.¹²¹

Mimo námitky a připomínky se může veřejnost realizovat buď návrhem na pořízení, či změnu takového plánu, o čemž následně rozhoduje zastupitelstvo.¹²² Upravený návrh a oznámení o konání veřejného projednání lze konat nejdříve patnáct dní od zveřejnění veřejnou vyhláškou.¹²³

3.2.2 Územní plán

Územní plán lze považovat za základní nástroj nejen pro územní plánování obce, ale i jako základní nástroj územního plánování vůbec. Implementuje záměry z hierarchicky vyšších dokumentů do místních poměrů a zároveň slouží jako autonomní realizace obecních záměrů.¹²⁴ Stejně jako zásady územního rozvoje je OOP,¹²⁵ a tudíž se v případě návrhu na jeho zrušení užití stejná ustanovení správního řádu.

Obsah územního plánu je vymezen zákonem,¹²⁶ nejdůležitějším prvkem je vymezení zastavěného území, ve kterém lze povolovat, realizovat a umisťovat stavby.¹²⁷ Stavební záměry cyklostezek jako staveb je proto třeba umisťovat do zastavěného území.

O pořízení rozhoduje zastupitelstvo obce, a to z vlastního podnětu, na návrh orgánu veřejné správy a především na návrh občana obce, na návrh FO nebo PO, která má vlastnická nebo obdobná práva k pozemku nebo stavbě na území obce a konečně na návrh oprávněného investora.¹²⁸ Podmínky podávání námitek a připomínek jsou podobné jako u zásad územního rozvoje.

¹²⁰ Tamtéž, s. 168.

¹²¹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. ledna 2011, sp. zn. 1 Ao 2/2010.

¹²² Ustanovení § 44 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹²³ Ustanovení § 52 odst. 1) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platných předpisů.

¹²⁴ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 181-182.

¹²⁵ Ustanovení § 43 odst. 4) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platných předpisů.

¹²⁶ Ustanovení § 43 odst. 1) téhož zákona.

¹²⁷ Výjimky jsou možné podle § 18 odst. 5) SZ. ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 185.

¹²⁸ Ustanovení § 44 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platných předpisů.

3.2.3 Regulační plán

V souladu s územním plánem či zásadami územního rozvoje lze vydat regulační plán, taktéž OOP, který tyto nástroje dále zpřesňuje. Lze jím nahradit územní rozhodnutí, které nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí.¹²⁹ Regulační plán vydaný krajem je závazný pro územní plány a regulační plány vydávané obcemi.¹³⁰

3.3 Nadmístní význam

Pojem nadmístního významu nalezneme ve SZ. Konkrétní ustanovení jej vymezuje následně: „*v tomto zákoně se rozumí plochou nadmístního, popřípadě republikového významu plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu.*“¹³¹ Nadmístní význam se objevuje ve slovním spojení „plocha nadmístního významu“, plocha je chápána jako část území tvořená jedním či více pozemky nebo jen částí pozemku. Proces zřizování ploch se odehrává na všech úrovních územního plánování. Lze se s nimi setkat jak na úrovni politiky územního rozvoje, tak v zásadách územního rozvoje a stejně tak se objevují i v územních plánech.¹³²

3.3.1 Plocha nadmístního významu

Plocha nadmístního významu se potom vztahuje na větší územní oblasti, a to v měřítku více obcí, či krajů. V případě spolupráce přeshraniční se již nejedná pojmově o nadmístní význam, nýbrž o význam mezinárodní, což upravuje politika územního rozvoje. Judikatura NSS říká, že nadmístní charakter plochy je dán jejím komplexním využitím a ovlivněním sousedních obcí a z toho, zda je takové ovlivnění podstatné a skutečné.¹³³ Plochu nadmístního významu vymezují zásady územního rozvoje,¹³⁴ za souhlasu krajského úřadu lze pak tuto

¹²⁹ Ustanovení § 61 odst. 1) a 2) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platných předpisů.

¹³⁰ ROZTOČIL, Aleš. In ROZTOČIL, Aleš (ed.) *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 238.

¹³¹ Ustanovení § 2 odst. 1) písm. h) téhož zákona.

¹³² BAHÝL, Ján; STUDNÍČKA, Martin. In PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana (ed.) *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 33.

¹³³ Rozsudek NSS ze dne 20. 5. 2010, čj. 8 Ao 2/2010-644, rozsudek NSS ze dne 23. 9. 2009, čj 1 Ao 1/2009-185.

¹³⁴ Ustanovení § 36 odst. 1) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platných předpisů.

zakreslit i do územního plánu.¹³⁵ Není třeba rozlišovat plochy nadmístního významu podle toho, zda mají či nemají republikový význam.¹³⁶

3.3.2 Koridor nadmístního významu

Koridor je pak vůči ploše speciálním pojmem, neboť se vztahuje pouze na vedení dopravní a technické infrastruktury, popř. na opatření nestavební povahy. Dále pak sám komentář stanovuje, že „v případě koridorů, které svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů, lze hovořit o koridorech nadmístního (republikového) charakteru.“¹³⁷

3.3.3 Zřizování ploch a koridorů nadmístního významu

Plochy a koridory nadmístního významu jsou vyznačovány v zásadách územního rozhodování, které připravuje krajský úřad a schvaluje je zastupitelstvo. Jedná se o poměrně nový pojem, jenž se objevil v novém SZ z roku 2006. V případě hlavního města Prahy se za plochu či koridor nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu. Krajský úřad má v případě přípravy a návrhu Zásad územního rozhodování poměrně širokou pravomoc, neboť v případě celorepublikové Politiky územního rozvoje se tento územně plánovací institut soustředí především na oblasti významné pro celou republiku a tyto jsou v dokumentu přímo vymezeny, jedná se např. o města, kolem nichž procházejí dálnice apod.¹³⁸

3.4 Veřejně prospěšná stavba

Pojem veřejně prospěšné stavby upravuje SZ, v něm se rozumí „veřejně prospěšnou stavbou stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.“¹³⁹ Již z podstaty svého názvu se jedná o stavbu¹⁴⁰ pro veřejnou infrastrukturu, vymezuje se v ÚPD, především k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje či státu. K pozemku označenému v ÚPD jako veřejně prospěšná stavba má oprávněná osoba předkupní právo v dokumentaci vymezeném

¹³⁵ Ustanovení § 43 odst. 1) téhož zákona.

¹³⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. srpna 2016, sp. zn. 4 As 88/2016-35.

¹³⁷ BAHÝL, Ján; STUDNÍČKA, Martin. In PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana (ed.) *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 34.

¹³⁸ Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1 ze dne 15. dubna 2015, s. 22.

¹³⁹ Ustanovení § 2 odst. 1) písm. l) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁴⁰ Ustanovení § 2 odst. 3) tamtéž.

rozsahu, popř. postačuje-li, zřízení věcného břemene.¹⁴¹ Dále zákon stanoví, že pro potřeby uskutečnění některých veřejně prospěšných staveb lze omezit či dokonce odebrat vlastnická práva.¹⁴²

3.4.1 Vymezení veřejně prospěšných staveb

Veřejně prospěšné stavby lze vymežit na několika úrovních územního plánování, jedná se jak o zásady územního rozvoje, tak o územní plán i plán regulační.¹⁴³

Územní plán tvoří základní koncepci rozvoje na úrovni území obce a přímo ze zákona¹⁴⁴ vyplývá možnost obce jako zřizovatele vymežit v plánu veřejně prospěšnou stavbu. Regulační plán podrobně vymezuje podmínky pro využití pozemků, i v jeho rámci je možné označit stavbu jako veřejně prospěšnou, schválí-li to tak zastupitelstvo obce, regulační plány může vydávat i kraj a ty jsou pak závazné i pro územní a regulační plány vydávané obcemi.¹⁴⁵

3.4.2 Význam pojmu veřejně prospěšné stavby ve stavebním zákoně

Změnu a zrušení územního rozhodnutí lze nalézt ve třetím odstavci¹⁴⁶ - zde je upravena možnost moci úřední změnit nebo zrušit územní rozhodnutí v řízení o umístění veřejně prospěšné stavby. Žádost o změnu územního rozhodnutí se projednává v řízení podobném tomu pro územní řízení, opětovně je třeba prošetřit, zda se změna nedotýká požadavků souladu s ÚPD platnou pro okamžik řízení o změně.¹⁴⁷

Významnou výhodu získává zřizovatel, schválilo-li v územním plánování zastupitelstvo veřejně prospěšnou stavbu, při budoucím odkupu pozemků, na kterých se veřejně prospěšná stavba má nacházet. Zákon v takovém případě přiznává obci či kraji možnost předkupního práva¹⁴⁸ k takové části, jež je vymezena územním plánováním. Předkupní právo je subsidiární k věcnému břemenu, lze-li zřídit břemeno, takové řešení zákon upřednostňuje. Osoba oprávněná z předkupního práva podává návrh na zápis do katastru a takové předkupní právo pak vzniká momentem nabytí účinnosti regulačního nebo územního plánu. Cena pozemku

¹⁴¹ Ustanovení § 101 odst. 1) tamtéž.

¹⁴² BAHÝL, Ján; STUDNIČKA, Martin. In PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana (ed.) *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 36.

¹⁴³ Tamtéž, s. 36.

¹⁴⁴ Ustanovení § 43 odst. 1) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁴⁵ Ustanovení § 61 odst. 1 a 2) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁴⁶ Ustanovení § 94 odst. 3) tamtéž.

¹⁴⁷ GREGOROVÁ, Jana. In PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana (ed.) *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 370-371.

¹⁴⁸ Ustanovení § 101 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

nebo jeho části se určuje znaleckým posudkem ve výši obvyklé ceny.¹⁴⁹ Pokud vlastník pozemku s takto navrženou cenou nesouhlasí, může zaslat svůj návrh s cenou určenou jiným znaleckým posudkem, vypracovaným podle podmínek § 101 odst. 4.¹⁵⁰ Pokud se strany ani tak nedohodnou, určí cenu soud, nebo může oprávněná osoba zaslat vlastníku potvrzení o zániku předkupního práva.

Předkupní právo je řazeno mezi nástroje územního plánování, jehož účelem má být prosazení veřejně prospěšných záměrů. NSS dovodil, že je třeba posuzovat přiměřenost regulace z hlediska splnění pěti podmínek: „*zda má zásah ústavně legitimní a o zákonné cíle opřený důvod, zda je činěn v nezbytně nutné míře, zda je činěn nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě k rozumně zamýšlenému cíli, zda je činěn nediskriminačním způsobem a zda je činěn s vyloučením libovůle*“¹⁵¹ Jsou-li splněny, není podstatné, že omezení práv přesáhlo spravedlivou míru a pro takový důvod nelze územní plán zrušit.

3.4.3 Vyvlastnění

Vyvlastnění je ze všech zmíněných institutů nejvýznamnějším zásahem do vlastnických práv, které veřejně prospěšná stavba umožňuje. SZ říká, že: „*Práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona, lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel.*“¹⁵²

Vyvlastnění je upraveno především v zákoně o vyvlastnění.¹⁵³ V tomto zákoně je upraven mj. postup, účely jsou jmenovány v jednotlivých zákonech, v tomto případě viz SZ. Vyvlastněním se rozumí jak odnětí vlastnického práva, tak omezení vlastnického práva ve formě zřízení, zrušení či omezení věcného břemene. Lze vyvlastnit pozemek, dle katastrálního zákona skutečnou část zemského povrchu, oddělenou od sousedních částí hranicí územní jednotky nebo hranicí katastrálního území aj., evidovaný v katastru nemovitostí jako parcela.¹⁵⁴ V každém řízení jsou vždy účastníky vyvlastnitel, „*ten, kdo se*

¹⁴⁹ Ustanovení § 2 odst. 1) zákona č. 151/1997 Sb. o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵⁰ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵¹ BAHÝL, Ján. In PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana (ed.) *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 407.

¹⁵² Ustanovení § 170 odst. 1) písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵³ Zákon č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění)

¹⁵⁴ JANDERKA, Karel. *Zákon o vyvlastnění, poznámkové vydání*. 2. vydání. Praha: Linde, 2010, s. 16.

domáhá, aby na něj přešlo vlastnické právo k vyvlastňovanému pozemku (...)“¹⁵⁵ a vyvlastňovaný, „tedy ten, kdo je vlastníkem vyvlastňovaného pozemku (...)“.¹⁵⁶ Vyvlastnitel může být PO nebo FO způsobilá k jednání, která je jednoznačně identifikovatelná ve smyslu § 37 SŘ.¹⁵⁷

Cílem vyvlastnění je dosažení omezení a přechodu vlastnického práva k pozemkům a možnost nabytí takových potřebných práv pro účel vyvlastnění.¹⁵⁸

Vyvlastnění je vázáno prokázáním splnění podmínek pro vyvlastnění,¹⁵⁹ jedná se o:

- 1) splnění účelu dle jiného zákona,¹⁶⁰
- 2) převážení veřejného zájmu na dosažení tohoto účelu nad dosavadními právy vyvlastňovaného,
- 3) subsidiaritu k méně závažným zásahům,
- 4) soulad s cíli a úkoly územního plánování
- 5) vyvlastnění, prokázané pouze ve vyvlastňovacím řízení, včetně veřejného zájmu
- 6) přípustnost vyvlastnění v případě, kdy vyvlastnitel učinil vše, aby vyvlastňovanému byl po dobu nejméně šest měsíců znám účel vyvlastnění (viz bod 1) a ten nepřijal návrh druhé strany na získání potřebných práv

Bez splnění těchto podmínek k vyvlastnění nesmí dojít, ty se zjišťují během vyvlastňovacího řízení.¹⁶¹

3.4.4 Veřejný zájem

Naplnění je vždy prokazováno ve vyvlastňovacím řízení a jedná se o neurčitý právní pojem. Veřejný zájem může být dán nejen v rámci veřejnoprávního zájmu státu či státních institucí, nýbrž je spatřován i v umožnění užívání věci v soukromém vlastnictví. Obecně je veřejný zájem takovým pojmem, jehož nositelem je společnost, je zde nějaký zájem na zabezpečení optimálního rozvoje života společnosti, na zabezpečení součinnosti všech subjektů a na činnosti v území, s cílem dosáhnout jeho trvale udržitelného rozvoje. Judikatura

¹⁵⁵ Ustanovení § 2 písm. c) zákona č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵⁶ Tamtéž, § 2 písm. d).

¹⁵⁷ *Vyvlastnění* [online]. Ostrava.cz [18. srpna 2018]. Dostupné na <<https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/utvar-hlavniho-architekta-a-stavebniho-radu/oddeleni-stavebne-spravni/zivotni-situace/vyvlastneni>>.

¹⁵⁸ JANDERKA, Karel. *Zákon o vyvlastnění, poznámkové vydání*. 2. vydání. Praha: Linde, 2010, s. 17.

¹⁵⁹ Ustanovení §§ 3 – 5) zákona č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁶⁰ V tomto případě se jedná o zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁶¹ Ustanovení § 24 odst. 1) zákona č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.

dovozuje, že je v zájmu společnosti umožnit vlastníkovu stavby, která byla povolena veřejnoprávním aktem, její další nerušené užívání. Platí to i v případech, kdy takové domy měly zajištěn přístup z veřejné pozemní komunikace a tato možnost jim byla posléze upřena bez přičinění vlastníka.¹⁶²

Je-li dán veřejný zájem na stavbě cyklostezky, lze očekávat, že samotná stavba bude v rozporu s nějakým jiným zájmem. Krajský soud v Plzni poměřoval ústavně zajištěně vlastnické právo proti veřejnému zájmu na vedení cyklostezky skrze vlastněný pozemek. Územní plán obce navrhl vedení stavby cyklistické stezky skrze průrvu mezi pozemky v soukromém vlastnictví, včetně tudy procházejícího koridoru veřejně prospěšné stavby, s tím, že by při realizaci bylo nutno daný prostor rozšířit na úkor těchto soukromých pozemků. Vlastníci jedné z těchto nemovitostí podali při tvorbě plánu námitky, ale ty nebyly dostatečně vypořádány, pořizovatel územního plánu v odůvodnění argumentoval veřejným zájmem a bezpečností potenciálních cyklistů a chodců, již by měli stezku v budoucnu užívat. Soud provedl vážení dvou proti sobě stojících zájmů, a to zájmu na existenci komunikace pro cyklisty a pěší a zájmu na omezení zásahu do vlastnického práva. Vzhledem k tomu, že přibližně o 122 metrů dále existovala jiná spojnice, nakonec soud rozhodl, že má přednost právo na vlastnictví a územní plán obce zrušil. „*Omezení vlastnických práv navrhovatelů by samozřejmě nespočívalo jen ve zmenšení jejich pozemků, nýbrž také v trvalých imisích způsobených užíváním sporné komunikace, čímž by jistě utrpěla i jejich potenciální pohoda bydlení. To vše za situace, kdy by žádný, krom bezprostředních sousedů navrhovatelů, v souvislé řadě rodinných domů takovým omezením vystaven nebyl. V tomto lze spatřovat taktéž porušení zásady rovnosti, neboť odpůrcem nebyly ani v rozhodnutí o námitkách ani v soudním řízení uvedeny žádné konkrétní důvody, na základě kterých by sporná komunikace měla vést právě přes pozemky navrhovatelů.*“¹⁶³

Pořizovatel územního plánu podal kasační stížnost k NSS, ale ani u něj nebyl úspěšný, neboť ten stížnost zamítl a potvrdil rozhodnutí soudu I. stupně.¹⁶⁴

¹⁶² STUDNIČKA, Martin. In PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana (ed.) *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017, s. 774.

¹⁶³ Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 19. prosince 2012, sp. zn. 59 A 4/2012-91.

¹⁶⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. dubna 2014, sp. zn. 3 Aos 1/2013 – 49.

4 Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs

Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs byla vybudována pod právní záštitou Dobrovolného svazu obcí, který byl zapsán do registru zájmových sdružení vedeného Krajským úřadem Kraje Vysočina v Jihlavě dne 20. listopadu 2007.¹⁶⁵ Samotnou stavbu lze při bližším pohledu klasifikovat jako cyklotrasu, neboť v rámci vytváření záměru byly dostavovány pouze krátké úseky, především pak v lokalitách, kde vedly nezpevněné polní cesty.

Projekt této mezinárodní cyklostezky vznikl v Třebíči na přelomu nového tisíciletí, posléze byly v roce 2002 zpracovány studie proveditelnosti, dotované grantem CBC Phare.¹⁶⁶ V následujících čtyřech letech byla vytvořena územní dokumentace za podpory Evropské komise „Iniciativa Společenství INTERREG IIIA Česká republika – Rakousko pro období 2004-2006“. Přeshraniční prvek tvoří krátký úsek trasy v Rakousku, vedoucí do pohraničního historického městečka Raabs, ale naprostá většina cyklotrasy je vedena na českém území, vzdálenost mezi Jihlavou a na hranicích ležící Jemnicí činí přibližně 120 km. Vzhledem k délce cyklotrasy bylo naplánováno zbudování pouze některých úseků, a to především v místech, kde nebylo možno vést trasu po již stávajících komunikacích, především z důvodu velkého provozu.¹⁶⁷

Ze 120 km trasy procházejících územím České republiky bylo do roku 2014 realizováno přibližně 36,5 km nových cyklostezek a to v počtu 18 úseků během dvou etap, jak je uvedeno ve Strategii rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy.¹⁶⁸ Kraj Vysočina disponuje krajským cyklokoordinátorem, rozvoj cyklistických tras funguje především na bázi dokumentů větších měst, Jihlavy či Třebíče, i tato města svého cyklokoordinátora mají.¹⁶⁹

4.1 Jihlava – Třebíč – Raabs jako cyklostezka nadmístního významu

Jihlava – Třebíč – Raabs je označena jako cyklotrasa národního významu¹⁷⁰ a zároveň podle metodiky Nadace partnerství¹⁷¹ jako regionální dálková cyklotrasa České republiky

¹⁶⁵ Stanovy Dobrovolného svazu obcí „Jihlava – Třebíč – Raabs“ ze dne 23. dubna 2014.

¹⁶⁶ Program přeshraniční spolupráce v rámci pohraničí mimo Evropskou Unii.

¹⁶⁷ VYMAZAL, Jaroslav. *Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs* [online]. Jihlava.cz, 1. září 2010 [cit. 1. února 2018]. Dostupné na <<https://www.jihlava.cz/cyklostezka-jihlava-trebic-raabs/d-478889>>.

¹⁶⁸ Tamtéž s. 39.

¹⁶⁹ Tamtéž. s. 48.

¹⁷⁰ *Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020* [online]. Kr-vysocina.cz, červen 2014 [cit. 1. února 2018]. Dostupné na <https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4062125>, s. 18.

v rámci páteřní sítě dálkových tras. Jedná se o zařazení do skupiny cyklotras v délce alespoň 100 km, za tyto cyklotrasy odpovídá kraj ve spolupráci s obcemi,¹⁷² za značení pak odpovídá KČT.¹⁷³

Politika územního rozvoje tuto cyklostezku nijak nezmiňuje a ani zásady územního rozvoje pro Kraj Vysočina žádné cyklostezky nadmístního významu neupravují.¹⁷⁴ SZ říká, že plochou (koridorem) nadmístního významu je plocha, která svým významem, rozsahem nebo užitím ovlivní území více obcí, popř. více krajů.¹⁷⁵ Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs je zařazena do páteřní sítě dálkových cyklotras, prochází skrz necelou třicítku měst a obcí,¹⁷⁶ stejně tak protíná dva kraje a dokonce pokračuje přes hranice do rakouského města, kde je zakončena. Z výše zmíněného tedy vyplývá, že cyklostezka nadmístního významu je, neboť byly naplněny výše zmíněné zákonné body.

Politika územního rozvoje stanovuje pro zásady územního rozvoje za úkol upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury.¹⁷⁷ Že jsou cyklistika a cyklistické stezky součástí dopravní infrastruktury je nesporné,¹⁷⁸ a proto by cyklostezky splňující podmínky pro určení nadmístního významu měly být v zásadách zakresleny – stejně tak by v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina měla být vyznačena cyklostezka nadmístního významu Jihlava - Třebíč – Raabs.

4.2 Bradlo, Velký Beranov

Malá vesnice Bradlo, část obce Velký Beranov se nachází 5 km východně od krajského města Jihlava. Bradelským katastrálním územím protéká řeka Jihlava a podél ní se vine cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs.

¹⁷¹ Největší česká environmentální nadace, založena v roce 1991. Zastupuje ČR v rámci Evropské cyklistické federace při koordinaci rozvoje stezek Eurovelo, dále se podílí na koordinaci rozvoje stezek Greenway, rozvíjejících se po celém území České Republiky a i jinak spolupracuje na celonárodních otázkách životního prostředí. (<https://www.nadacepartnerstvi.cz/>)

¹⁷² Dobrovolný svaz obcí.

¹⁷³ *Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020* [online]. Kr-vysocina.cz, červen 2014 [cit. 1. února 2018]. Dostupné na <https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4062125>, s. 31.

¹⁷⁴ Krajský úřad Kraje Vysočina se v žádosti o informace podle zákona č. 106/1999 Sb. ve znění pozdějších předpisů č.j. KUJI 19738/2018 OUP 378/2011 Ry-36 vyjádřil, že v rámci ZÚR se o cyklostezku jako stavbu nadmístního rozvoje nejedná.

¹⁷⁵ Ustanovení § 2 odst. 1) písm. h) zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁷⁶ *Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs* [online]. Jihlava-trebic-raabs.cz [15. srpna 2018]. Dostupné na <<http://www.jihlava-trebic-raabs.cz/>>.

¹⁷⁷ Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1 ze dne 15. dubna 2015, s. 43.

¹⁷⁸ Tento závěr potvrzuje např. začlenění cyklistiky a nemotorové dopravy do dopravní infrastruktury v rámci tzv. internetové příručky „Principy a pravidla územního plánování“ (Kapitola C – Funkční složky, C.7 Dopravní infrastruktura), aktualizovaná verze ze dne 30. října 2012. Dostupná na <<https://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>>

Nový územní plán obce Velký Beranov z roku 2017 pouze říká, že plán „*stanovuje respektovat cyklotrasy a cyklostezky v řešeném území*“¹⁷⁹, v odůvodnění pak cyklistickou stezku zmiňuje v případě plochy rekreace, kde v rámci cykloturistiky územní plán upravuje dvě menší plochy změn pro občanské vybavení, tj. komerční zařízení¹⁸⁰ a v rámci ostatní dopravy konstatuje, že jižní částí území prochází významná cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs.¹⁸¹ Územní plán vymezuje několik veřejně prospěšných staveb, ale ve všech případech se jedná o silniční infrastrukturu.¹⁸²

Jedním z nejproblematictějších úseků cyklostezky se stal v roce 2014 právě průjezd tímto katastrálním územím, resp. asi 15 metrů po pozemku v soukromém vlastnictví. Pozemek kosodélníkového tvaru je katastrem nemovitostí veden jako lesní pozemek, nalézá se na něm vzrostlý lesní porost ve svahu a na jihozápadním okraji jím prochází pozemní komunikace, po níž vede cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs. Z jihu sousedící pozemek je rovněž podle katastrální mapy určen k plnění funkcí lesa a je ve vlastnictví soukromé osoby. Cyklostezka, ležící na břehu řeky Jihlavy jej zasahuje v západní okrajové části, nicméně ze strany tohoto vlastníka nebyly v průběhu oznámení záměru ani během jeho realizace žádné stížnosti. Pozemek sousedící se severní stranou pozemku stěžovatele je ve vlastnictví obce Velký Beranov a druh pozemku je uváděn jako ostatní plocha. Samotná účelová komunikace je vedena po celé délce tohoto obecního pozemku.

Cyklistická stezka vede po lesní cestě, o jejíž klasifikaci byly taktéž vedeny spory a rozkládá se na pozemcích jak ve vlastnictví obce, tak na pozemcích soukromých. K tomu, zda se jedná o lesní cestu nebo účelovou komunikaci, resp. zda se jedná o veřejnou přístupnou účelovou komunikaci, se v minulosti vyjádřil jak obecní úřad Velkého Beranova¹⁸³, který prohlásil, že cesta na pozemku je lesní cestou, tak Magistrát města Jihlavy¹⁸⁴, ostatně spory o veřejnou přístupnost účelové cesty jsou velmi časté a pravidelně končí u NSS, jakož i u Ústavního soudu a judikatura na toto téma je velmi rozsáhlá. Jedním z nejnovějších rozhodnutí je rozsudek NSS¹⁸⁵, kde je dovozeno, že „*vedle nezbytného souhlasu vlastníka je podmínkou veřejného užívání soukromého pozemku též existence nutné a ničím*

¹⁷⁹ Opatření obecné povahy Územního plánu Velký Beranov ze dne 8. prosince 2017, s. 18.

¹⁸⁰ Odůvodnění opatření obecné povahy Územního plánu Velký Beranov ze dne 8. prosince 2017, s. 25.

¹⁸¹ Tamtéž, s. 41.

¹⁸² Opatření obecné povahy Územního plánu Velký Beranov ze dne 8. prosince 2017, s. 36.

¹⁸³ Rozhodnutí Obecního úřadu Velký Beranov ze dne 16. února 2015, č.j. OVB/89/2015.

¹⁸⁴ Rozhodnutí Magistrátu města Jihlavy ze dne 3. ledna 2018, č.j. SZ-MMJ/OD/2218/2016-48 MMJ/OD/97/2018-SchH UID:Jihlp18v0000n.

¹⁸⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. března 2017, č.j. 5 As 140/2014-85.

nenahraditelné komunikační potřeby. Z dnešních hledisek posuzování legitimních omezení základních práv se totiž jedná o nezbytnou podmínku proporcionality omezení.“¹⁸⁶

Rozhodnutí odboru životního prostředí Magistrátu města Jihlavy, které se týkalo zamítnutí žádosti zákazu vstupu do lesa, o daném úseku hovoří jako o účelové komunikaci na pozemku ve vlastnictví obce, navazující na lesní cestu nacházející se na pozemku stěžovatele, která se opět napojuje na účelovou komunikaci dalšího soukromého vlastníka. Správní rozhodnutí primárně rozhodovalo o žádosti stěžovatele o dočasné vyloučení vstupu do lesa na zmiňovaném lesním pozemku na základě zákona¹⁸⁷, tato žádost byla zamítnuta z důvodu vedení těžby mimo dosah lesní cesty procházející pozemkem, místo těžby se mělo odehrávat v přímé návaznosti na účelovou komunikaci ležící na pozemku ve vlastnictví obce.¹⁸⁸

Vlastník dlouhodobě s vedením cyklostezky nesouhlasil, souhlas s vedením stezky přes svůj pozemek dala v roce 2012 jeho matka, která v té době byla původním vlastníkem pozemku. Podle zpráv z médií,¹⁸⁹ jež citovaly vlastníka, byl souhlas podmíněn několika podmínkami, jež nebyly svazem obcí splněny, a vlastník se proto v květnu v roce 2014 rozhodl komunikaci zahradit pokácenými stromy, neboť v té době měl na svém pozemku od 28. dubna povolenou těžbu dřeva a veřejnost nerespektovala vlastníkovy cedule o zákazu vstupu a opakovaně procházela lesní cestou.¹⁹⁰ V návaznosti na tento incident byla dne 15. července 2014 podána žádost k zahájení řízení o deklaraci veřejně přístupné účelové komunikace na několika pozemcích včetně sporné lesní cesty. Jelikož příslušný správní úřad, obecní úřad obce Velký Beranov byl nečinný, byla mu věc krajským úřadem odňata a přikázána magistrátu města Jihlavy, odboru dopravy.¹⁹¹ V návaznosti na podanou žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb. magistrát zaslal rozhodnutí o deklaraci, nicméně se jednalo o řízení vycházející z návrhu na určení existence veřejně přístupné komunikace ze dne 29. ledna 2016. Účastníci však byli totožní s předešlým řízením, blíže zpracováno v následující podkapitole.

Z dokumentů dostupných z oficiálních webových stránek obce Velký Beranov je patrné, že vlastník od roku 2014 opakovaně žádal o vyloučení vstupu do lesa z důvodu prováděné

¹⁸⁶ Tamtéž.

¹⁸⁷ Ustanovení § 19 odst. 3) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸⁸ Rozhodnutí odboru životního prostředí magistrátu města Jihlava ze dne 15. dubna 2015, čj. MMJ/OŽP/182/2015-13 63893/2015/MMJ.

¹⁸⁹ ŠNAJDR, Jaroslav. *Cyklostezku z Jihlavy blokovaly pokácené stromy*. [online] idnes.cz, 12. května 2014, [cit. 7. května 2018] Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/spor-o-cyklostezku-u-jihlavy-zatarasily-ji-pokacene-stromy-pq7-/jihlava-zpravy.aspx?c=A140510_2063604_jihlava-zpravy_mkk>.

¹⁹⁰ Tamtéž.

¹⁹¹ Usnesení o změně příslušnosti Krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 21. dubna 2015, čj. KUJI 27816/2015.

těžby. První dohledatelné řízení, zahájené¹⁹² dopisem vlastníka ze dne 19. srpna. 2014, rozhodl náležitý správní úřad, odbor životního prostředí Magistrátu města Jihlavy, kladně a žádosti ode dne 5. listopadu do 15. prosince vyhověl.¹⁹³ Vlastník 7. ledna 2015 zažádal opětovně o vyloučení vstupu do lesa, ale tentokrát úřad žádost již zamítl.¹⁹⁴ Jak je výše zmíněno, rozhodnutí vycházelo především z faktu, že úsek lesa, který chtěl vlastník vytěžit, nenavazuje přímo na lesní cestu, jež prochází vlastníkovým pozemkem, nýbrž na účelovou komunikaci ve vlastnictví obce a k takovému rozhodování úřad není věcně příslušný. Dále úřad odkazoval na znění lesního zákona, který zakazuje vstup veřejnosti do těžebního prostoru, který se rozkládal v prudkém svažitém terénu a kde nebylo důvodné předpokládat výskyt veřejnosti.¹⁹⁵

Spory vlastníka s uživateli cyklostezky pokračovaly i na podzim roku 2014, kdy vlastník svou část cesty zahradil cedulemi s tím, že ke stahování dřeva používal traktor s ocelovým lanem vedeným přes kladku a v případě průchodu či průjezdu hrozilo nebezpečí zranění. Nicméně průjezd cestou byl zahrazen dlouhodobě, ne pouze v době přímé těžby dřeva a opět docházelo k dlouhodobé neprůjezdnosti celého úseku. Nabídka odkupu cesty ze strany vedení cyklostezky byla odmítnuta, vlastník by akceptoval pouze směnu celého lesního pozemku za jiný rozsahem a kvalitou dřeva adekvátní.¹⁹⁶

Dlouhodobým aspektem vyjma neprůjezdnosti cyklistické stezky se díky zátarasu stala i nemožnost dopravní obsluhy vlastníků rekreačních chatek nedaleko po proudu řeky Jihlavy. Vlastníci chatek opakovaně při řízeních o vyloučení vstupu do lesa poukazovali na nemožnost přímého zásahu integrovaných složek při urgentní potřebě. Když v roce 2015 vlastník lesní cesty tuto zahradil několika velkými kameny¹⁹⁷, podali dva vlastníci rekreačních chat návrh na předběžné opatření na odstranění kamenů. Okresní soud jim vyhověl a vlastníku cesty nařídil, aby kameny odstranil.¹⁹⁸ Dále soud žalobcům uložil, aby ve lhůtě 30 dnů podali žalobu ve věci samé. Ta podána nebyla a vlastník lesní cesty se proti usnesení Okresního

¹⁹² Usnesení odboru životního prostředí magistrátu města Jihlava ze dne 25. srpna 2014, čj. MMJ/OŽP/7061/2014-2, 143000/2014/MMJ.

¹⁹³ Rozhodnutí odboru životního prostředí magistrátu města Jihlavy ze dne 5. listopadu 2014, čj. MMJ/OŽP/7061/2014-8, 184390/2014/MMJ.

¹⁹⁴ Rozhodnutí Odboru životního prostředí magistrátu města Jihlavy ze dne 15. dubna 2015, čj. MMJ/OŽP/182/2015-13 63893/2015/MMJ.

¹⁹⁵ Tamtéž.

¹⁹⁶ KOLAŘÍK, Michal. *Majitel pozemku napnul přes cyklostezku ocelové lano. Prý kvůli bezpečnosti.* [online] idnes.cz, 10. října 2014, [cit. 8. května 2018] Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/spor-o-pozemek-na-trase-pro-cyklisty-z-jihlavy-do-trebice-a-raabsu-p9i-/jihlava-zpravy.aspx?c=A141010_151204_jihlava-zpravy_mkk>.

¹⁹⁷ PACLÍK, Jaroslav. *Je to cesta, kameny na ni nepatří, rozhodl soud ve sporu o stezku.* [online] idnes.cz, 3. června 2015, [cit. 10. května 2018] Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/ve-sporu-o-stezku-se-soud-postavil-na-stranu-chataru-pcp-/jihlava-zpravy.aspx?c=A150602_213629_jihlava-zpravy_evsv>.

¹⁹⁸ Usnesení Okresního soudu v Jihlavě ze dne 18. května 2015, čj. 3 Nc 103/2015-92.

soudu odvolal. Mezitím v červnu téhož roku kameny odstranili na vlastní náklady sami rekreaanti.¹⁹⁹

Vlastník v odvolání namítal, že k nemovitostem navrhovatelů je možný přístup po vzájemně propojených veřejných komunikacích, v katastru nemovitostí vedených jako ostatní plocha se způsobem využití ostatní komunikace a dále, že pravomoc rozhodnout o odstranění překážky na cestě má obecní úřad jakožto správní silniční úřad²⁰⁰. Navrhovatelé se k první uvedené námitce vyjádřili s tím, že zmíněné cesty jsou neužívané a v některých místech nejsou ani patrné a nesplňují podmínky pro pozemní komunikace. K otázce pravomoci doplnili, že se domnívají, že rozhodovat má soud, protože není jasný charakter cesty a že se nejedná o pozemní komunikaci.²⁰¹ Krajský soud jako soud odvolací se zabýval absencí konkrétního vymezení, čeho se přesně chtěli navrhovatelé opatřením domáhat, jakou chtěli posléze podat žalobu a taktéž naznal, že navrhovatelé neuvedli, z jakého konkrétního práva dovozují nárok na užívání cesty. K otázce pravomoci soud řekl, že podání neobsahovalo skutková tvrzení vztahující se k charakteru cesty, geometrický plán, či časové určení doby, po kterou by předběžné opatření mělo trvat, a proto naznal, že pro posouzení, zda byly naplněny zákonné předpoklady pro nařízení předběžného opatření, soud neměl dostatek skutkových tvrzení. Proto rozhodnutí soudu 1. stupně změnil tak, že návrh na nařízení předběžného opatření zamítá.²⁰²

V návaznosti na rozhodnutí Krajského soudu vlastník v prosinci zahradil lesní cestu hromadou hlíny.²⁰³ Ta se posléze na pozemku nacházela i v únoru následujícího roku,²⁰⁴ k současnému dni je komunikace volně průjezdná.²⁰⁵

4.2.1 Veřejně přístupná účelová komunikace?

Dne 29. ledna 2016 byl účastníkem, vlastníkem rekreační stavby, podán návrh na určení existence veřejně přístupné komunikace. V následujícím měsíci bylo vlastníku komunikace

¹⁹⁹ JIRKŮ, František. *Cyklostezku blokovanou majitele spravili chataři. Nefotěte nás, prosili.* [online] idnes.cz, 6. června 2015, [cit. 11. května 2018] Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/cyklotrasu-zatarasenou-kameny-dobrovolnici-srovnali-ppz-/jihlava-zpravy.aspx?c=A150606_145004_jihlava-zpravy_kol>.

²⁰⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. listopadu 2007, čj. č. j. 6 Ans 2/2007 – 128.

²⁰¹ Ustanovení § 2 odst. 1) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

²⁰² Usnesení Krajského soudu v Brně, pobočka Jihlava ze dne 3. listopadu 2015, čj. 54Co 569/2015-119.

²⁰³ STREICHSBIEROVÁ, Eva. *Majitel zatarasil cestu hlínou. Dřív tu cyklisty čekaly kameny nebo lanko.* [online] idnes.cz, 17. prosince 2015, [cit. 11. května 2018] Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/kauza-cyklostezka-v-bradle-u-jihlavy-stale-nema-reseni-pph-/jihlava-zpravy.aspx?c=A151217_2213104_jihlava-zpravy_evs>.

²⁰⁴ STREICHSBIEROVÁ, Eva. *Majitel pozemku hlínu z cesty neodveze. Chce na ní sázet stromy.* [online] idnes.cz, 23. února 2016, [cit. 11. května 2018] Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/spor-o-cyklostezku-u-jihlavy-miri-kvuli-navezene-hline-k-soudu-pv2-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160223_2227603_jihlava-zpravy_mv>.

²⁰⁵ Autorka práce trasu projela na jízdním kole ke dni 17. června 2018.

předběžným opatřením, vydaným magistrátem města Jihlavy, přikázáno obnovit průjezd komunikací. V dubnu téhož roku odvolací orgán změnil výrok předběžného opatření tak, že specifikoval obnovení průjezdu pro pěší a nemotorová vozidla. V dubnu roku 2017 se vlastník rekreační stavby odvolal proti rozhodnutí magistrátu, které nestanovilo lhůtu pro odstranění překážky na komunikaci, neboť stále ještě nebylo rozhodnuto o charakteru oné komunikace. Odvolací orgán vlastníku rekreačního objektu vyhověl a vrátil řízení zpátky ke správnímu orgánu prvního stupně. V srpnu magistrát řízení rozdělil do dvou jiných, neboť odpadl důvod pro řízení o odstranění překážky z komunikace, a proto magistrát toto řízení zastavil a dále rozhodl o zaplacení správního poplatku, proti čemuž se vlastník rekreačního objektu opět odvolal. Odvolací orgán v listopadu roku 2017 odvolání zamítl a potvrdil prvoinstanční rozhodnutí, načež vlastník rekreačního objektu správní poplatek zaplatil a 3. ledna 2018 tak mohlo být vydáno rozhodnutí o tom, že sporná komunikace nemá charakter veřejně přístupné účelové komunikace.²⁰⁶

Toto rozhodnutí vychází z již tradičních čtyř znaků, které musí účelová komunikace podle zákona²⁰⁷ a judikatury splňovat. Jedná se o:

- 1) zřetelnost cesty, patrné v terénu, určené k užití vozidly či chodci pro účely dopravy
- 2) spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků nebo spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi, nebo obsluha zemědělských a lesních pozemků
- 3) souhlas vlastníka s užíváním cesty neomezeným okruhem osob (veřejnosti)
- 4) nutná a ničím nenahraditelná komunikační potřeba

Tyto znaky pak musí být nutně splněny současně, jinak se o veřejně přístupnou účelovou komunikaci nejedná. Správní úřad v prvním bodě došel k závěru, že cesta je bezpochyby patrná, ač není zpevněná a tento znak byl naplněn. V druhém bodě bylo seznáno, že předmětná cesta spojuje nemovitosti širokého okruhu lidí s místní komunikací, což bylo prokázáno místním šetřením. Třetí bod, souhlas vlastníka, byl dokázán existencí cesty již před rokem 1968, kterážto zavazuje i budoucí vlastníky, a tudíž i tento znak byl bez problémů naplněn. Teprve existence nutné komunikační potřeby nebyla prokázána, správní úřad argumentoval pohledem do katastrální mapy a faktem, že k nemovitostem včetně rekreačního objektu navrhovatele vedou i jiné cesty, dostupné pro pěší a nemotorový provoz.²⁰⁸ NSS ve

²⁰⁶ Rozhodnutí krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 9. dubna 2018, č.j. KUJI 28373/2018, ODSH 235/2018 – Pr/Odv.

²⁰⁷ Ustanovení § 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

²⁰⁸ Rozhodnutí magistrátu města Jihlavy ze dne 3. ledna 2018, č.j. SZ-MMJ/OD/2218/2016-48 MMJ/OD/97/2018-SchH UID:Jihlp18v0000n.

svém rozhodnutí rozvažoval, zda je třeba vždy zkoumat znak nutné komunikační potřeby, pokud byl dán souhlas s užíváním a klonil se k názoru, že takový znak je nadbytečný.²⁰⁹ Toto pojetí ovšem zasahuje do práv vlastníků, kteří za určité situace souhlasili s užíváním svého pozemku, zatímco se v průběhu času dopravní situace díky územnímu rozvoji změnila, vznikly nové veřejné cesty a vlastníci by tak měli nadále trpět obecné užívání, ačkoliv zanikla nutná potřeba. Existence nutné potřeby by se proto nemusela zkoumat v případech, kdy souhlas vlastníka trvá – pokud vlastník s obecním užíváním nesouhlasí, je třeba znak nutné komunikační potřeby nadále zkoumat.²¹⁰

Navrhovatel se proti rozhodnutí odvolal a v odvolání namítal, že se správní úřad dostatečně nezabýval odůvodněním, proč se jedná o lesní pozemek a proč není dána veřejnost užívání lesní cesty, dále dle NSS lesní cesta splňující znaky účelové komunikace spadá pod právo obecného užívání²¹¹ a je třeba cestu chápat jako celek, k alternativním komunikacím se odvolatel vyjádřil, že nejsou motorovými vozidly sjízdné celoročně a konečně se odvolával ke stanovisku veřejného ochránce práv – k posouzení charakteru zpevněné komunikace by se měl užít zákon o pozemních komunikacích. Odvolací orgán se s prvním bodem vypořádal tak, že naznal, že na celý pozemek se vztahuje lesní zákon a že užívání je v souladu s tímto zákonem omezeno pouze pro motorová vozidla, jejichž průjezd může schválit pouze vlastník pozemku. K druhému bodu bylo řečeno, že odvolací orgán souhlasí s odvolatelovou námitkou, že cesta by se měla posuzovat jako celek, nicméně že většina této komunikace se nachází na lesních pozemcích, a proto se musí v souladu s lesním zákonem považovat za lesní cestu.²¹²

K tomuto bodu je ale třeba dodat, že komunikace se prakticky v celé své délce rozkládá přesně na hranici lesa, z druhé strany se pak vine podél řeky, od které je vzdálena několik desítek metrů a sousední pozemky, přes které cesta vede, jsou v katastru nemovitostí vedeny jako ostatní plocha, lesní pozemek popř. trvalý travní porost. Lesní zákon taky nevyjadřuje nutnost vnímat cestu jako cestu lesní, pakliže se rozkládá na větší míře lesních pozemků. Nicméně je třeba říci, že v daném úseku opravdu převládá evidence nemovitostí jako lesních pozemků a pokud je třeba vymezit jediný institut, pod který tuto cestu pořadit, nabízí se lesní cesta.

²⁰⁹ Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 16. května 2011, sp. zn. 2 As 44/2011.

²¹⁰ SLOVÁČEK, David. Veřejně přístupná komunikace. *Právní rozhledy*, 2013, roč. 21, č. 13-14, s. 468.

²¹¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 22. února 2006, sp. zn. 33 Odo 449/2005.

²¹² Rozhodnutí krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 9. dubna 2018, č.j. KUJI 28373/2018, ODSH 235/2018 – Pr/Odv.

Lesní cesta je zmíněna v lesním zákoně, resp. zákon chápe jako pozemky určené k funkci lesa mj. nezpevněné lesní cesty užší čtyř metrů²¹³ a zpevněné lesní cesty aj., s výjimkou „*pozemků zastavěných a jejich příjezdnic komunikací*“.²¹⁴ Z takto koncipovaného ustanovení pak někteří dovozují, že lesní cesty sloužící jako příjezd k zastavěným pozemkům jsou vyňaty ze zákazu požívání motorových vozidel, kdy by měla být brána v potaz ochrana zájmů vlastníků zastavěných pozemků a omezení motorových vozidel by bylo zásahem do jejich vlastnických práv.²¹⁵

K třetímu bodu bylo odvolacím orgánem odkázáno na rozhodnutí NSS a jeho závěr, že pokud má ten, kdo využívá účelovou komunikaci, přístup i jinou cestou, byť méně komfortní, pak tu chybí nutná komunikační potřeba.

V posledním bodě odvolatel argumentoval stanoviskem Veřejného ochránce práv, k tomu odvolací orgán uvedl, že nelze vyvyšovat zájmy dopravní významu předmětné komunikace nad zájmy chráněné zákonem o lesích. Veřejný ochránce práv se v jednom ze svých stanovisek zabýval veřejností či neveřejností lesních cest a došel k závěru, že „*les jako celek nemůže být uzavřeným areálem ve smyslu § 7 odst. 2) zákona o pozemních komunikacích a z hlediska tohoto ustanovení zákona tak nemohou být účelové komunikace v něm považovány za neveřejné.*“²¹⁶ Nicméně autor odkazuje pouze na uzavřenost areálu podle zákona o pozemních komunikacích²¹⁷ a nereflktuje výše uvedené znaky.

Pokud chce vlastník na komunikaci umístit pevnou překážku, může takto učinit pouze s platným rozhodnutím silničního správního úřadu a se souhlasem PČR. Pokud tak učiní, aniž by bylo v tomto směru vydáno kladné správní rozhodnutí, je povinen tento nedostatek odstranit na svůj náklad v orgánem stanovené lhůtě. Neučiní-li tak, je k tomu oprávněn správce dálnice, silnice a místní komunikace na náklady povinného. Účelová komunikace ovšem správce nemá a tak jediným, kdo je povinen pevnou překážku odstranit, je vlastník. Zákaz pevné překážky na účelové komunikaci dovodil NSS, zákon se účelovým komunikacím příliš nevěnuje, pravděpodobně proto, že se snaží ctít soukromoprávní aspekty vlastnictví účelové komunikace a lze předpokládat, že takový zákaz svévolného umístění

²¹³ Ustanovení § 3 odst. 1) písm. a) zákona č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

²¹⁴ Ustanovení § 3 odst. 1) písm. b) téhož zákona.

²¹⁵ MÁCHA, Aleš; HUNEŠ, Karel. *Místní a účelové komunikace*. Leges, 2016, s. 96.

²¹⁶ VARVAŘOVSKÝ, Pavel a kol. *Veřejné cesty – místní a účelové komunikace*. 2. vydání. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2011. s. 111.

²¹⁷ Ustanovení § 7 odst. 2) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

pevné překážky na komunikaci má za cíl spíše ochranu života a zdraví,²¹⁸ než ochranu veřejného užívání

Z hlediska vedení cyklotrasy výše vymezeným sporným úsekem je třeba říci, že cesta byla ve vztahu k vlastníkům rekreačních objektů zhodnocena jako lesní cesta veřejně nepřístupná, neboť žadatelé oné deklarace podle správního orgánu nenaplnili poslední znak - nutnou komunikační potřebu. Správní orgán nicméně neposuzoval tuto komunikaci z hlediska cyklistů, již ji užívají jako cyklistickou trasu. Údolí řeky disponuje pouze touto účelovou komunikací, jiné alternativy představují výrazný diskomfort především z hlediska neúměrného prodloužení trasy na dvojnásobek, výrazného převýšení a hlavně tyto cesty jsou již místními komunikacemi a jejich využívání představuje potenciální nebezpečí střetu s motorovým vozidlem. Proto se domnívám, že z mého úhlu pohledu by nutná komunikační potřeba byla naplněna. Tento úsek byl taktéž označen jako lesní pozemek a tedy se jedná o lesní cestu, což ovšem pohybu cyklistů nijak nebrání, neboť omezen je vjezd pouze motorových vozidel. Samozřejmě je třeba respektovat probíhající těžbu, ale to je dáno zákonem a je zakázáno vstupovat na místa, kde se těžba provádí. Pokud lesní cesta naplňuje právní znaky účelové komunikace, mám za to, že v takovém případě lze aplikovat zákon o pozemních komunikacích a v návaznosti na tento právní konstrukt je vlastník povinen odstranit nepovolené pevné překážky. Z vymezených důvodů nelze tuto pasáž cyklostezky Jihlava – Třebíč – Raabs zahrazovat jakoukoliv pevnou překážkou.

4.3 Dvořákův mlýn

Stavební úřad Magistrátu města Jihlavy vydal v roce 2006 územní rozhodnutí o umístění stavby cyklotrasy Jihlava – Třebíč – Raabs, etapa 0 a 1.²¹⁹ O dva roky později stavební záměr získal stavební povolení, vydané Odborem dopravy Městského úřadu Třebíč.²²⁰ Shodou okolností bylo toto povolení napadeno stěžovatelem Ing. B. D., který tvrdil, že se nejedná o stavební povolení, nýbrž o OOP, což dovozoval z hlediska velkého počtu účastníků, resp. údajné absence označení rozhodnutí jako „Stavební povolení“. Důsledkem byl návrh na zrušení OOP u NSS z důvodu poškození jeho vlastnických práv výstavbou cyklostezky Jihlava – Třebíč – Raabs. NSS se zásahem do vlastnického práva nezabýval,

²¹⁸ PŮLKRÁBEK, Zdeněk. Veřejné užívání jako předmět soukromého subjektivního práva? *Právní rozhledy*, 2009, roč. 17, č. 13, s. 459 – 460.

²¹⁹ Územní rozhodnutí o umístění stavby vydané Magistrátem města Jihlavy ze dne 28. prosince 2006, č. j. SÚ/06/3606-6.

²²⁰ Stavební povolení vydané městským úřadem Třebíč, Odbor dopravy ze dne 30. července 2008, č. j. OD 1286/2007-27003/08/Bu.

protože dovedl, že napadené rozhodnutí je stavebním povolením, a proto návrh na zrušení OOP odmítl.²²¹

Součástí záměru byl i cyklistický most přes řeku Jihlavu nacházející se asi 2 km proti proudu od obce Přibyslavice. Ty leží na řece Jihlavě, 10 km severozápadně od Třebíče. Pro stavbu mostu stavebník získal souhlas vlastníků pozemku, na kterém se stavba měla nacházet, a ten tak mohl být roku 2009 postaven. S výstavbou cyklostezky nicméně nesouhlasili vlastníci pozemků, po kterých dále vedla pěšina, na kterou se most napojoval. Pozemky, na nichž k výstavbě nebyl dán souhlas, se táhnou několik set metrů až k Dvořákovu mlýnu, jenž taktéž náleží těmto vlastníkům a jenž se nachází na okraji obce Přibyslavice. Po celé délce pozemků vede lesní cesta, v katastrální mapě zakreslena není a ke zmíněným pozemkům není v katastru nemovitostí ani vedeno věcné břemeno chůze a jízdy, lze ji nalézt v přehledové mapě a pak např. v mapách KČT, kudy prochází červená turistická značka.²²²

K územnímu plánu vydal krajský úřad Kraje Vysočina jakožto nadřízený orgán stanovisko,²²³ ve kterém se vyjádřil k některým skutečnostem. Relevantní připomínkou bylo označení cyklotrasy Jihlava – Třebíč – Raabs jako koridor nadmístního významu. „Z textové části odůvodnění návrhu ÚP vyplývá, že předmětem řešení nejsou žádné nadmístní záležitosti, které nejsou předmětem ZÚR KrV. K tomu uvádíme, že v rámci návrhu ÚP dochází k úpravě průběhu cyklostezky Jihlava – Raabs, která naplňuje atributy nadmístního významu, neboť propojuje Českou republiku s Rakouskem.“²²⁴ Pořizovatel, město Třebíč, konstatoval, že: „Krajský úřad jako nadřízený orgán považuje řešenou cyklostezku Jihlava – Třebíč – Raabs za záležitost nadmístního významu, která není obsažena v ZÚR KrV. Uvedená cyklostezka propojuje Českou republiku se sousedním státem Rakousko. Z uvedených důvodů je zřejmé, že se jedná o nadmístní význam.“²²⁵ Ale zároveň dále pokračoval tím, že na základě podaných námitek a připomínek byl dopravní koridor Jihlava – Třebíč – Raabs z územního plánu vyjmut. Navrhovaná stavba cyklostezky tedy nebyla uskutečněna, stavebník nemohl realizovat původní návrh zpevnění cesty šotolinou a lesní cesta byla ponechána v původním stavu.

Námítky²²⁶, jež podal vlastník výše zmíněných pozemků mezi mostem přes řeku Jihlavu a Přibyslavicemi, byly vypořádány v rámci části územního plánu obce, v rozhodnutí

²²¹ Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 3. listopadu 2009, sp. zn. 8 Ao 2/2009 – 30.

²²² Mapa KČT Jihlavsko č. 79.

²²³ Stanovisko krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 23. května 2014, č. j. KUJI 34947/2014, OUP 358/2012 – 5 Za.

²²⁴ Odůvodnění územního plánu Přibyslavice č. j. ORÚP 7809/15 - SPIS 5472/2012/FS, s. 15.

²²⁵ Tamtéž.

²²⁶ Námítka paní Věry Dvořákové ze dne 16. prosince 2014, čj. ORÚP 83176/14.

o námitkách. Byly podány dne 16. prosince 2014 a autorka v nich poukazuje na několik problematických aspektů, jež by jí v rámci uskutečnění plánované cyklostezky značně ztížily hospodaření na vlastních pozemcích. Pozemky jsou převážně lesního charakteru, podél řeky se pak jedná o louky, sloužící jako pastviny a zemědělskou půdu. Majitelka namítala, že se jedná v několika případech o rozpor se zásadami územního rozvoje Kraje Vysočina a dokonce i s politikou územního rozvoje. Tyto argumenty pořizovatel vyvrátil argumentem, že samotný krajský úřad se ve stanovisku, jež si pořizovatel vyžádal, vyjádřil o napravení jednotlivých nedostatků. Dále odkazovala na ztížení podmínek při pastvě ovcí, pokud by se stavěla a zpevňovala cyklostezka tou trasou, jakou byla navržena. Zde pořizovatel přiznal, že by k zásahu za daných podmínek skutečně došlo. K bodu o svozu a těžbě dříví, které by cyklostezkou byly znemožněny, se pořizovatel vyjádřil, že přesahuje podrobnost územního plánu. Majitelka odkazovala i na umístění stavby do záplavového území či na zásah do prvku ÚSES, biocentra Hajný, a proto na základě těchto a dalších připomínek se zastupitelstvo obce Přibyslavice rozhodlo námitce v celém rozsahu vyhovět. Z územního plánu byla vyjmuta zastavitelná plocha Z11, pročež musela být zrušena i plocha pro veřejně prospěšnou stavbu a zároveň bylo zrušeno vymezení cyklostezky jako záležitosti nadmístního významu.²²⁷

V současné době tedy vede cyklistická trasa Jihlava – Třebíč – Raabs přes namítané pozemky, ale nedošlo k jakékoliv stavební úpravě a trasa je vedena v místě stávající účelové komunikace, lesní, potažmo polní cesty na základě veřejného užívání takové cesty. Zároveň však nepokračuje přes samotné pozemky Dvořákova mlýna, kdy je těsně před ním vychýlena na účelovou komunikaci ve vlastnictví Přibyslavic a dále vedena jihozápadně přes areál zemědělského družstva do obce, kudy pokračuje dál směrem na Třebíč.

Tento případ poukázal na problematickou situaci cyklostezky Jihlava – Třebíč – Raabs v rámci vymezení nadmístního významu v ZÚR. Pro svůj nesporný nadmístní význam z hlediska faktického, by tato cyklistická stezka měla být upravena v ZÚR jako koridor nadmístního významu. Sám krajský úřad o cyklostezce ve stanovisku hovoří jako o záležitosti nadmístního významu, která není řešena v ZÚR, čímž její nadmístní význam potvrzuje. Lze se proto domnívat, že tento i další dálkové regionální trasy by měly upraveny v ZÚR jako koridory nadmístního významu.

Podle strategických dokumentů má za dálkové regionální trasy zodpovědnost kraj – v tomto případě všechna jednání a nesnáze zůstaly v rukou Dobrovolnému svazku obcí, resp. jednotlivým obcím aniž by se kraj jakkoli více angažoval. Lze se domnívat, že pokud by do

²²⁷ Odůvodnění územního plánu Přibyslavice č. j. ORÚP 7809/15 - SPIS 5472/2012/FS, s. 37.

problematických situací (např. nesouhlas vlastníků pozemku s vedením cyklistické stezky) vstoupil kraj, měl by k jejich řešení dát k dispozici svůj odborný právní aparát a spory by nemusely být tak zdlouhavé.

5 Labská cyklostezka

Cyklotrasa podél toku Labe měří na území ČR od Vrchlabí po hranice s Německem přibližně 340 km a jedná se o projekt evropského významu s poměrně složitým a dlouhým vývojem. První snahy o vytvoření cyklistické stezky na břehu Labe se objevily již v 80. letech, ale pro finanční obtíže byl projekt zrealizován až po roce 1990. Jednalo se o souvislý asfaltový pás na úseku mezi městy Libice nad Cidlinou – Poděbrady – Nymburk. V půlce 90. let se začalo uvažovat o cyklostezce podél Labe v celorepublikovém měřítku, načež byla v roce 2000 Labská cyklostezka zpracována v celostátních mapách.²²⁸

K dnešnímu dni Labská stezka disponuje pouze určitými částmi trasy, jež byly koncipovány jako stavby cyklostezek bez motorové dopravy, zbytek vede po již existujících komunikacích a některé úseky se nadále budují i po roce 2018.²²⁹ Labská stezka je pro svůj význam zmíněna v Zásadách územního rozvoje krajů, jejichž územím prochází a zároveň je součástí evropského projektu EuroVelo.²³⁰ Značení Labské stezky není v terénu zcela přehledné, čísla značení 2 a 24 se prolínají, nicméně oficiálně se jedná o cyklotrasu č. 2.²³¹

5.1 Labská stezka jako cyklostezka nadmístního významu

Stavební zákon definuje koridor nadmístního významu²³² a umožňuje pořídit regulační plán pro plochy a koridory nadmístního významu v přenesené působnosti krajskému úřadu²³³. Při bližším pohledu na trajektorii Labské stezky, jež vcelku věrně kopíruje břehy Labe, je patrné, že stezka prochází větším počtem krajů a jedná se konkrétně o kraje Královéhradecký, Pardubický, Středočeský a Ústecký.²³⁴ Řeka Labe pramení v Krkonoších, nedaleko česko-polských hranic v Královéhradeckém kraji a v těsné blízkosti pramene v rámci Krkonošského národního parku jsou vedeny pouze turistické stezky. Nejbližší možné cyklistické spojení

²²⁸ *Stručný vývoj Labské cyklotrasy*. [online] Labskastezka.cz, [cit. 4. března 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/>>.

²²⁹ *Bezbariérové úseky na Labské cyklotrase*. [online] Labskastezka.cz, [cit. 4. března 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/labska-stezka-bez-barier/stav-barier-ls>>.

²³⁰ Evropský projekt, zaštitěný European Cyclists' Federation (ECF), spolupracující s jednotlivými evropskými zeměmi a jejich správními regiony. V současné době se jedná o 15 tras rozprostírajících se po celé Evropě, kdy Českou Republikou procházejí tři z těchto tras. Část Labské cyklostezky kopíruje EuroVelo č. 7, která se napojuje v západním úseku stezky a pokračuje dále do Německa. (<http://www.eurovelo.org/home/what-is-eurovelo/>)

²³¹ *Atlas Labské cyklotrasy v ČR*. [online] Labskastezka.cz, [cit. 4. června 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/atlas/>>, s 2.

²³² Ustanovení § 2 odst. 1) písm. h) a i) zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

²³³ Ustanovení § 7 odst. 1) písm. a) tamtéž.

²³⁴ *Popis Labské cyklotrasy – stav leden 2016*. [online] Labskastezka.cz, [cit. 4. března 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/popis-cyklotrasy-kct-c.2/>>.

představuje cyklistická stezka značená jako K 13 začínající u Labské boudy, od pramene vzdálené asi půl kilometru. Oficiální začátek cyklotrasy začíná až ve Vrchlabí,²³⁵ kam se lze dostat pomocí na sebe navazujících cyklostezek pod správou KRNAP²³⁶.

Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje obecně cyklostezky nadmístního významu upravují. Tato ÚPD byla vydána 8. září a začala být účinná ke dni 16. listopadu roku 2011. Kapitola d) „zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí, včetně ploch a koridorů veřejně infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv“²³⁷ v bodě 9 konkrétně určuje, že za cyklotrasy evropského významu lze považovat krajem procházející úsek cyklotrasy č. 24, Labské stezky, od Vrchlabí do Pardubic, kde plynule pokračuje v pardubickém kraji.

Zásady územního rozvoje v kraji Pardubickém naproti tomu vůbec cyklostezky nadmístního významu neuznávají, resp. žádné takové nevymezují: „ZÚR nenavrhují ani nevymezují plochy a koridory pro umístění staveb pro cyklistickou dopravu.“²³⁸ Vcelku překvapivě situaci shodně řeší i Zásady středočeského kraje, v jejichž odůvodnění lze nalézt obdobný odstavec: „ZÚR nenavrhují koridory pro cyklistickou dopravu, přičemž potvrzují koncepci zpracovaného Generelu cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje.“²³⁹

Naproti tomu Ústecký kraj v Zásadách územního rozvoje cyklostezku částečně jako koridor nadmístního významu vyznačil, nicméně, nejedná se o celý úsek, jenž územím prochází. Grafická i textová část shodně označují za koridor nadmístního významu čtyři úseky a jedná se o pasáž od Štětí u hranic se středočeským krajem po Roudnici na Labem, dále Lounky – České Kopisty, Litoměřice – Libochovany a konečně úsek z Velkého Března do Prostředního Žlebu. Stejně úseky Zásady vymezují i jako veřejně prospěšné stavby²⁴⁰, kdy tak činí jako jediný dokument ze všech předchozích zmíněných.²⁴¹

Ze čtyř zmíněných krajů tedy Labskou stezku jako cyklostezku nadmístního významu upravují pouze dva a z toho jediný Ústecký kraj ve svých zásadách vymezuje alespoň některé úseky cyklostezky jako veřejně prospěšné stavby. V rámci zbývajících tří krajů tak lze pracovat pouze s konkrétními územními plány a nelze nijak obecně zhodnotit, kolik úseků na celé stezce je označených jako veřejně prospěšná stavba.

²³⁵ Tamtéž.

²³⁶ Článek. 6 odst. 2) opatření obecné povahy Návštěvní park Krkonošského národního parku ze dne 16. září 2010, sp. zn. KRNAP 02605/2010.

²³⁷ Opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje ze dne 8. září 2011, s. 145.

²³⁸ Opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Pardubického kraje ze dne 29. dubna 2010, s. 110.

²³⁹ Opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ze dne 19. prosince 2011, s. 43.

²⁴⁰ Opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ze dne 5. října 2011, s. 136.

²⁴¹ Opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ze dne 5. října 2011, s. 42.

5.2 Hradubická labská

Úsek vedoucí mezi krajskými městy Hradcem Králové a Pardubicemi byl v rámci lepší koordinace zaštitěn svazem obcí s názvem Hradubická labská a jeho hlavní účelem je realizace projektu „Cyklostezka mechu a perníku“²⁴². Ač byla smlouva o spolupráci obcí podepsána v roce 2012, v současné době je dokončena pouze krátká pasáž mezi Pardubicemi a obcí Ráby, a to především z důvodu složitého získávání pozemků od vlastníků, jejichž pozemky by měla cyklostezka procházet. Za většinou průtahů ohledně stavby stojí spory s vlastníky pozemků, přes které je cyklostezka plánována.²⁴³

Cyklostezka mechu a perníku jakožto součást Labské cyklostezky vede územím dvou krajů, přibližně jedna čtvrtina trasy prochází na severu krajem Královéhradeckým, kde, jak je zmíněno výše, je vedena jako cyklostezka nadmístního významu, zbytek se rozkládá na území kraje Pardubického, který cyklostezky jako koridory nadmístního významu nijak neupravuje. Ani jedny zásady nevymezují konkrétně veřejně prospěšné stavby, takže v královéhradeckých zásadách byl pouze zdůrazněn evropský význam této stavby.

Jediným úsekem, jenž prochází Královéhradeckým krajem je trasa, vedená mezi Hradcem Králové a Vysokou nad Labem. Tato stavba získala v roce 2015 územní rozhodnutí o umístění stavby.²⁴⁴ Žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby podal dne 3. července 2014 Svazek obcí Hradubická labská. Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí dal souhlas s trvalým odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu na pozemcích katastrálních území Třebeš a Vysoká nad Labem o celkové výměře 1,4 ha. V naprosté většině se jedná půdu v 1. třídě ochrany, tudíž o půdu nejvíce chráněnou, nicméně souhlas podmínil nutností zajistit, aby nedošlo k poškození okolní půdy a dále ke skrývce kulturních vrstev půdy.²⁴⁵ Žádost byla doložena vyjádřeními, stanovisky, rozhodnutími a souhlasy vlastníků dotčených pozemků, v rámci řízení nebyly podány, a tudíž ani vypořádány žádné námítky.²⁴⁶

Zásady územního rozvoje nevymezily stavbu jako veřejně prospěšnou stavbu, nicméně záměr zasahuje do veřejně prospěšného opatření pro biokoridor nadregionálního významu a biocentrum regionálního významu. Záměr do těchto chráněných území zasahuje pouze

²⁴² Ustanovení § 5 Stanov svazku obcí „Hradubická labská“ ze dne 1. února 2012.

²⁴³ ZÁLESKÝ, Petr. *Stavbu cyklostezky podél Labe brzdi vyděrači, mosty i výkupy*. [online] idnes.cz, 12. listopadu 2015 [cit. 15. března 2018] Dostupné na <https://hradec.idnes.cz/cyklostezku-z-hradce-do-pardubic-brzdi-vykupy-f4v-/hradec-zpravy.aspx?c=A151112_2204968_hradec-zpravy_the>.

²⁴⁴ Územní rozhodnutí č. 1136 Odboru hlavního architekta Magistrátu města Hradce Králové ze dne 12. února 2015.

²⁴⁵ Ornice z okolních pozemků bude po ukončení stavby navezena zpět na polnosti, ornice z trvalého záboru pak na předem určené pozemky pro zvýšení kvality kulturního profilu.

²⁴⁶ Územní rozhodnutí č. 1136 Odboru hlavního architekta Magistrátu města Hradce Králové ze dne 12. února 2015.

okrajově a to v případě stavby mostu. Nedojde k narušení ekostabilizačních funkcí biokoridoru.

Daný úsek se rozkládá na území města Hradce Králové, pro něž je závazný Územní plán Hradec Králové a na území obce Vysoká nad Labem, pro niž je závazný Územní plán Vysoká nad Labem. Hradec Králové má platný územní plán již od roku 2000, kdežto Zásady územního rozvoje byly schváleny v roce 2011, tudíž zásadami vymezené koridory nadmístního významu nejsou v územním plánu zpracovány. Město Hradec Králové v souladu se zákonem²⁴⁷ říká, že: „*V tomto konkrétním případě nelze rozhodovat podle částí Územního plánu města Hradec Králové, které jsou v rozporu s výše uvedenými koridory nadmístního významu vymezenými v Zásadách územního rozvoje Královéhradeckého kraje.*“²⁴⁸ Nový územní plán pro Hradec Králové je rozpracován již od roku 2011 a poslední zveřejněnou informací je vyhodnocování veřejného projednání návrhu Územního plánu Hradce Králové z ledna roku 2017.²⁴⁹ Hradecký územní plán se k Cyklostezce mechu a perníku konkrétně nevyjadřuje a na jeho území ani není vedena jako veřejně prospěšná stavba, což je nejspíše dáno poměrně starým územním plánem. Územní plán obce Vysoká nad Labem se již k problematice staví konkrétněji, byl vydán 7. listopadu 2011²⁵⁰. Cyklostezka mechu a perníku a její uskutečnění se řadí mezi hlavní cíle územního plánu a taktéž je vedena jako veřejně prospěšná stavba pod zkratkou WD2, kdy tvůrci územního plánu vycházeli z dokumentace územního řízení.²⁵¹

Stavební povolení bylo vydáno veřejnou vyhláškou dne 21. června 2017, stejně jako v případě územního řízení nebyly podány žádné námítky, stejně jako se k řízení žádný z účastníků nevyjádřil.²⁵² Vzhledem k výše zmíněné absenci i k faktu, že úsek byl v rámci projektu realizován jako jeden z prvních, lze předpokládat, že cyklostezka v dané lokalitě byla vhodně zvolena a má podporu účastníků, jichž se bude stavba dotýkat.

²⁴⁷ Ustanovení § 54 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platných předpisů.

²⁴⁸ BRŮNA, Petr; VÍTEK, Miloš. *Územní plán a další dokumenty pro rozhodování o změnách v území*. [online] Hradeckralove.org, 29. srpna 2016 [cit. 18. dubna 2018] Dostupné na <<https://www.hradeckralove.org/urad/uzemni-plan>>.

²⁴⁹ Tamtéž.

²⁵⁰ Nový územní plán byl vypracován v návaznosti na zrušení opatření obecné povahy Územního plánu obce Vysoká nad Labem Nejvyšším správním soudem: „*Obec nemůže ve svém územním plánu vymezit plochu nadmístního významu, která není vymezena v zásadách územního rozvoje [§ 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)] nebo v územním plánu velkého územního celku. Plochou nadmístního významu [§ 2 odst. 1 písm. h) uvedeného zákona] je i souhrn více ploch vymezených územním plánem, které mají místní souvislost a shodné funkční určení, pokud svým využitím podstatně a skutečně ovlivní území jiné obce.*“ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 23. září 2009, čj. 1 Ao 1/2009 – 185.

²⁵¹ Písm. g) opatření obecné povahy Územního plánu Vysoká nad Labem, ze dne 7. listopadu 2011.

²⁵² Stavební povolení Magistrát města Hradce Králové – odbor dopravy, sp. zn. SZ MMHK/035656/2017 OD1/Vla MMHK/111217/2017 ze dne 21. června 2017.

Při bližším pohledu na úpravu územních plánů lze pozorovat různorodý přístup jednotlivých obcí, kterými cyklistická stezka prochází. Jmenovitě stezka zasahuje, vyjma dvou výše zmíněných, do katastrálních území v obcích Opatovice nad Labem, Bukovina nad Labem, Dříteč, Němčice nad Labem, Ráby a konečně končí na katastrálním území města Pardubice. Opatovice nad Labem²⁵³, Bukovina nad Labem²⁵⁴ a Dříteč²⁵⁵ stezku jako veřejně prospěšnou stavbu vymezují, poslední dvě obce, Němčice²⁵⁶ a Ráby²⁵⁷, nikoliv.

Z médií je patrná složitá situace při získávání pozemků ve zbývajících úsecích stezky, nejvíce článků se touto tematikou zabývalo v průběhu roku 2015, v době, kdy byla cyklostezka ve většině územních plánů již vymezena a dokonce označena jako veřejně prospěšná stavba. Jedním z problémových úseků je připravovaná stezka mezi obcemi Ráby a Němčice, potažmo Dříteč, kde někteří vlastníci odmítli prodat půdu u zahrad z důvodu hluku popřípadě nepořádku, který by podle nich mohli cyklisté vytvářet.²⁵⁸ V návaznosti na složité vyjednávání ohledně půdy zvažoval svaz obcí Hradubická labská vedení trasy kolem obce Kunětice, východně od Kunětické hory, ale ani tam nedosáhl konsenzu, neboť jeden z vlastníků nedal se stavbou předběžný souhlas. V současnosti se tedy další příprava na této trase nezajišťuje, dokud se nepodaří situaci vyřešit.²⁵⁹ Jelikož Ráby ani Němčice cyklostezku jako veřejně prospěšnou stavbu nevymezují a Kunětice ji dokonce vůbec neupravují, lze dosáhnout řešení pouze vyjednáváním o podmínkách s vlastníky dotčených pozemků.

Podle manažera cyklostezky se svaz obcí²⁶⁰ i přes problematické získávání pozemků k vyvlastnění uchýlit nehodlá. Při zodpovídání podané žádosti o informaci nicméně neuvedl, jaké důvody k tomu svaz vedly.

Na tomto případě je patrné, jak rozdílná panuje úprava dálkových cyklostezek na úrovni jednotlivých krajů. Zdá se poněkud absurdní, že dle výše pospané kauzy jsou očividně úseky procházející dvěma kraji nadmístního významu a úseky stejné dálkové trasy ve dvou zbývajících úsecích nadmístního významu nejsou. Koordinace na úrovni krajů není dostatečná

²⁵³ Opatření obecné povahy Územního plánu Opatovice nad Labem, ze dne 21. února 2018, s. 83.

²⁵⁴ Opatření obecné povahy Územního plánu Bukovina nad Labem, ze dne 15. února 2012, s. 32.

²⁵⁵ Opatření obecné povahy Změny č. 1 Územního plánu Dříteč, ze dne 27. listopadu 2017, s. 38.

²⁵⁶ Opatření obecné povahy Územního plánu Němčice, ze dne 17. prosince 2008, s. 5.

²⁵⁷ Opatření obecné povahy Územního plánu Ráby, ze dne 11. září 2014, s. 89.

²⁵⁸ ZLINSKÝ, Milan. *Optimismus je pryč. Cyklostezka z Pardubic do Hradce jen tak nebude.* [online] iDNES.cz, 3. srpna 2015 [cit. 1. května 2018] Dostupné na <https://www.hradeckralove.org/urad/uzemni-planhttps://pardubice.idnes.cz/cyklostezka-do-hradce-hleda-novou-trasu-f0z-/pardubice-zpravy.aspx?c=A150803_2181588_pardubice-zpravy_jah>.

²⁵⁹ ZLINSKÁ, Zuzana. *Z Pardubic do Hradce Králové na kole? Po cyklostezce až v roce 2020.* [online] iDNES.cz, 31. srpna 2017 [cit. 1. května 2018] Dostupné na <https://pardubice.idnes.cz/cyklostezka-z-pardubic-do-hradce-dokonceni-2020-fn8-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170831_348869_pardubice-zpravy_jah> .

²⁶⁰ Dobrovolný svaz obcí je PO podle § 49 odst. 3) zákona o obcích. Tudiž může jako vyvlastnitel navrhnout řízení o vyvlastnění – viz kapitola 3.4.3.

a v tomto bodě by se do situace měl vložit stát společně s národním cyklokoordinátorem, neboť by bylo vhodné, aby se úprava na úrovni jednotlivých ZÚR sjednotila.

Stejně tak je nejednotná situace v případě cyklistické trasy a VPS – na přiblíženém úseku v kapitole 5.2 je část trasy vymezena jako VPS a část nikoliv – co víc, ač jsou některé části trasy v územním plánu označeny jako VPS, další výstavba z důvodu odporu vlastníků stojí. Je proto otázkou, zda má vyšší smysl takto cyklistické stezky vymezovat, pokud daná prospěšnost není právně vymáhána.

Závěr

Výstavba nových cyklostezek je nesmírně zdlouhavým procesem, v jehož rámci jsou pravděpodobně největší průtahy způsobovány nesouhlasem vlastníků pozemků, přes něž by měly nové stavby cyklistických stezek vést. Není snadné a hlavně ani rychlé dojít s touto stranou ke konsensu, a proto jsem se zaměřila na možnost využití institutu veřejně prospěšné stavby v případě výstavby nových cyklistických komunikací a z toho plynoucích případných výhod.

Zabývala jsem se důsledky, které vyplývají z označení stezky jako veřejně prospěšné stavby, především pak možností vyvlastnění. Ačkoliv vyvlastňování cyklostezek v právním řádu není žádnou novinkou, z médií nelze dohledat jediný případ, kdy by bylo zahájeno vyvlastňovací řízení za účelem získání pozemků k výstavbě cyklostezky. Ze stejných zdrojů vyplývá, že stavebníci stezek by k tomuto kroku pro usnadnění situace rádi přikročili, nicméně časová investice do takového aktu je natolik neúměrná danému cíli,²⁶¹ že je pravděpodobně vždy přijatelnější vést stezku jinudy, popř. se nadále ve stavbě neangažovat, neboť je obvyklé, že danou lokalitou již nějaká pozemní komunikace vede a ač není vedena jako cyklostezka v územních plánech, je možné se po ní cyklisticky dopravovat.

Z různých územních plánů bylo možno zjistit, že cyklostezky jako veřejně prospěšné stavby jsou v těchto dokumentech hojně vedeny, ale jejich největším přínosem je nejspíše psychologický efekt na veřejnost z toho plynoucí. Taktéž je známa častá kazuistika, z níž vyplývá, že dotčení vlastníci se v průběhu tvorby nových územních plánů mnohokrát uchylují k podávání připomínek a především pak námitek, kterým bývá správním orgánem vyhověno. Četné jsou i případy, ve kterých na návrh stěžovatele (obvykle vlastníka nemovitosti) soud územní plán zrušil.

Práce se na několika místech zabývala i složitým pojetím účelové komunikace, která jako jediná nevzniká rozhodnutím. Její existence je proto často sporná, mnohdy není jasné, zda se jedná o lesní cestu, popř. zda je taková komunikace vůbec veřejně přístupná. V takových případech se postupuje podle čtyř bodů vymezených Ústavním soudem ČR.

²⁶¹ MASARÍKOVÁ, Hana. *Cyklostezka na Žešov? Vyvlastnění nebude, stezka se pozemku vyhne* [online]. Prostejovsky.denik.cz, 24. února 2014 [18. srpna 2018]. Dostupné na <https://prostejovsky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezka-na-zesov-vyvlastneni-nebude-stezka-se-pozemku-vyhne-20140218.html>.

Nicméně takové deklarace správních orgánů jsou častokrát poněkud diskutabilní, neboť záleží na správním uvážení daného orgánu a závazných názorech orgánů nadřízených.

Úprava cyklostezek nadmístního významu v ÚPD nebyla zcela jednoznačná, některé kraje ve svých zásadách tyto komunikace vymezily a přiznaly jim tak vyšší významnost, jiné tento institut ve svých krajských dokumentech zcela vynechaly a tak nebylo ojedinělé, že v rámci též cyklostezky byl úsek procházející jedním krajem v zásadách vzpomínán a úsek navazující v kraji jiném nikoliv. Je třeba dodat, že jeden z krajských úřadů, jehož zásady územního rozvoje cyklostezky vůbec neupravovaly, takovou cyklostezku za nadmístního významu považoval – ale bylo třeba čerpat např. ze stanovisek krajského úřadu k novému územnímu plánu obce. Úprava je tedy nejednotná, vágní, přitom regionální a především národní dálkové trasy nadmístního významu rozhodně jsou a ZÚR by je měly vymezovat.

Koordinace mezi státem a kraji a zejména mezi kraji a obcemi neprobíhá tak, jak by bylo vhodné. Pakliže se budují určité dálkové trasy, obvykle je investorem DSO, který za jejich vznikem stojí, v konečné fázi ale odpovědnost za úspěšnou výstavbu včetně procesu v ÚPD leží na samotné obci – obvykle s velmi omezenými možnostmi čehokoliv dosáhnout.

Seznam zdrojů

Monografie

CACH, Tomáš a kol. *Dálkové cyklotrasy v ČR: Tvorba, propagace a značení*. Nadace partnerství, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2013, 23 s.

JANDERKA, Karel. *Zákon o vyvlastnění, poznámkové vydání*. 2. vydání. Praha: Linde, 2010, 176 s.

KOČÍ, Roman. *Účelové a pozemní komunikace a jejich právní ochrana*. 2. vydání. Praha: Leges, 2015. 144 s.

MÁCHA, Aleš; HUNEŠ, Karel. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016. 126 s.

SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 497 s.

VARVAŘOVSKÝ, Pavel a kol. *Veřejné cesty – místní a účelové komunikace*. 2. vydání. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv, 2011. 134 s.

Komentáře

ČERNÍNOVÁ, Michaela; ČERNÍN, Karel; TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2015, 528 s.

POTĚŠIL, Lukáš a kol. *Soudní řád správní, komentář*. 1. vydání. Praha: Leges, 2014. 1152 s.

JEMELKA, Luboš; PONDĚLÍČKOVÁ, Klára; BOHADLO, David. *Správní řád, komentář*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. 950 s.

KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 5. vydání. Praha: Leges, 2016. 448 s.

ROZTOČIL, Aleš a kol. *Stavební zákon: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 842 s.

PRŮCHA, Petr; GREGOROVÁ, Jana a kol. *Stavební zákon, praktický komentář podle stavu k 1. lednu 2017*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. 880 s.

Odborné články

DVOŘÁK, Petr. Lesní zákon z hlediska vlastníků lesa, příprava novely lesního zákona. *Ekologie a právo*, 2005, č. 2, s. 19 – 24.

DVOŘÁK, Petr. Otázka užívání lesních cest jako pozemních komunikací. *Lesnická práce*, 2009, roč. 88. č. 8.

MALÝ, Stanislav. Základní pojmy a kategorie stavebního zákona. *Právní rádce*. 2005, č. 1, s. 45-48.

MÁCHA, Aleš. Jsou místní komunikace stále místními komunikacemi? *Časopis pro právní vědu a praxi*. 2014, roč. 22, č. 4, s. 243-249.

PŮLKRÁBEK, Zdeněk. Veřejné užívání jako předmět soukromého subjektivního práva? *Právní rozhledy*, 2009, roč. 17, č. 13, s. 457 – 461.

SLOVÁČEK, David. Veřejně přístupná komunikace. *Právní rozhledy*, 2013, roč. 21, č. 13-14, s. 462 – 468.

Právní předpisy

zákon č. 183/2006 Sb., zákona o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon)

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

zákon č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

zákon č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění platných předpisů

zákon č. 150/2002 Sb. soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 151/1997 Sb. o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku), ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 104/2004 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění zákona č. 134/1994 Sb., účinnému ke dni 1. ledna 1995

vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů

Stanovy Dobrovolného svazu obcí „Jihlava – Třebíč – Raabs“ ze dne 23. dubna 2014

Stanovy svazku obcí „Hradubická labská“ ze dne 1. února 2012

Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 1 ze dne 15. dubna 2015.

Správní rozhodnutí

rozhodnutí krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 9. dubna 2018, č.j. KUJI 28373/2018, ODSH 235/2018 – Pr/Odv

rozhodnutí magistrátu města Jihlavy ze dne 3. ledna 2018, č.j. SZ-MMJ/OD/2218/2016-48 MMJ/OD/97/2018-SchH UID:Jihlp18v0000n

rozhodnutí obecního úřadu Velký Beranov ze dne 16. února 2015, č.j. OVB/89/2015

rozhodnutí odboru životního prostředí magistrátu města Jihlava ze dne 15. dubna 2015, čj. MMJ/OŽP/182/2015-13 63893/2015/MMJ

rozhodnutí odboru životního prostředí magistrátu města Jihlavy ze dne 5. listopadu 2014, čj. MMJ/OŽP/7061/2014-8, 184390/2014/MMJ

rozhodnutí odboru životního prostředí magistrátu města Jihlavy ze dne 15. dubna 2015, čj. MMJ/OŽP/182/2015-13 63893/2015/MMJ

stanovisko krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 23. května 2014, č.j. KUJI 34947/2014, OUP 358/2012 – 5 Za

stavební povolení vydané Městským úřadem Třebíč, Odbor dopravy ze dne 30. července 2008, č. j. OD 1286/2007-27003/08/Bu

stavební povolení magistrátu města Hradce Králové – odbor dopravy vydané dne 21. června 2017, sp. zn. SZ MMHK/035656/2017 OD1/Vla MMHK/111217/

usnesení o změně příslušnosti Krajského úřadu Kraje Vysočina ze dne 21. dubna 2015, čj. KUJI 27816/2015

usnesení odboru životního prostředí Magistrátu města Jihlava ze dne 25. srpna 2014, čj. MMJ/OŽP/7061/2014-2, 143000/2014/MMJ

územní rozhodnutí o umístění stavby vydané Magistrátem města Jihlavy ze dne 28. prosince 2006, č. j. SÚ/06/3606-6

územní rozhodnutí č. 1136 Odboru hlavního architekta Magistrátu města Hradce Králové ze dne 12. února 2015

usnesení Vlády České republiky o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013.

Metodiky a koncepce

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji ze dne 28. února 2018, s 42.

Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje ze dne 8. prosince 2014.

Generel cyklo dopravy Pardubického kraje ze dne 14. července 2004

Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Kraji Vysočina na období 2014 – 2020 ze dne 16. prosince 2014.

Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ze dne 1. června 2017.

Metodický pokyn Vymezení zastavěného území Ministerstva pro místní rozvoj ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje ze dne 10. února 2014.

Opatření obecné povahy

opatření obecné povahy Územního plánu Velký Beranov ze dne 8. prosince 2017

opatření obecné povahy Územní plán Prostějov ze dne 10. června 2014

opatření obecné povahy Územního plánu Opatovice nad Labem ze dne 21. února 2018

opatření obecné povahy Územního plánu Bukovina nad Labem 2012 ze dne 15. února 2012

opatření obecné povahy Územního plánu Vysoká nad Labem ze dne 7. listopadu 2011

opatření obecné povahy Územního plánu Němčice ze dne 17. prosince 2008

opatření obecné povahy Územního plánu Ráby ze dne 11. září 2014

opatření obecné povahy Změny č. 1 Územního plánu Dřítěč usnesení č. 6/2017 ze dne 27. listopadu 2017

opatření obecné povahy Návštěvní park Krkonošského národního parku ze dne 16. září 2010

opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje ze dne 8. září 2011

opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Pardubického kraje ze dne 29. dubna 2010

opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ze dne 19. prosince 2011

opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ze dne 5. října 2011

odůvodnění opatření obecné povahy územního plánu Příbyslavice ze dne 3. srpna 2016

odůvodnění opatření obecné povahy územního plánu Velký Beranov ze dne 8. prosince 2017

Judikatura

nález Ústavního soudu ze dne 2. listopadu 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/2010.

rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 22. února 2006, sp. zn. 33 Odo 449/2005

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. listopadu 2007, sp. zn. 6 Ans 2/2007 – 128

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 9. 2009, sp. zn. 1 Ao 1/2009-185

usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 3. listopadu 2009, sp. zn. 8 Ao 2/2009 - 30

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. května 2010, sp. zn. 8 Ao 2/2010-644,

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. ledna 2011, sp. zn. 1 Ao 2/2010

rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 16. května 2011, sp. zn. 2 As 44/2011

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. dubna 2014, sp. zn. 3 Aos 1/2013 – 49

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. srpna 2016, sp. zn. 4 As 88/2016-35

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. března 2017, sp. zn. 5 As 140/2014-85

usnesení Krajského soudu v Brně, pobočka Jihlava ze dne 3. listopadu 2015, sp. zn. 54 Co 569/2015-119

rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 19. prosince 2012, sp. zn. 59 A 4/2012-91

usnesení Okresního soudu v Jihlavě ze dne 18. května 2015, sp. zn. 3 Nc 103/2015-92

Internetové zdroje

Atlas Labské cyklotrasy v ČR [online]. Labskastezka.cz, [cit. 4. června 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/atlas/>>

Bezbariérové úseky na Labské cyklotrase [online]. Labskastezka.cz, [cit. 4. března 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/labska-stezka-bez-barier/stav-barier-ls>>

BRŮNA, Petr; VÍTEK, Miloš. *Územní plán a další dokumenty pro rozhodování o změnách v území* [online]. Hradeckralove.org, 29. srpna 2016 [cit. 18. dubna 2018]. Dostupné na <<https://www.hradeckralove.org/urad/uzemni-plan>>

Central MeetBike [online]. Cyklodoprava.cz, 16. června 2011 [cit. 19. července 2018]. Dostupné na <<https://www.cyklodoprava.cz/central-meetbike>>.

Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs [online]. Jihlava-Trebic-Raabs.cz [cit. 5. června 2017]. Dostupné na <<http://www.jihlava-trebic-raabs.cz/>>

Česko jede představuje hlavní dálkové cyklotrasy i nové úseky [online]. Cyklodoprava.cz, 5. dubna 2013 [21. července 2018]. Dostupné na <<https://www.cyklodoprava.cz/promedia/novinky/cesko-jede-predstavuje-hlavni-dalkove-cyklotrasy-i-nove-useky/>>.

Discover Europe by bike [online]. Eurovelo.com, [20. července 2018]. Dostupné na <<http://www.eurovelo.com/en>>.

JIRKŮ, František. *Cyklostezku blokovanou majitele spravili chataři. Nefořte nás, prosili* [online]. idnes.cz, 6. června 2015, [cit. 11. května 2018]. Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/cyklotrasu-zatarasenou-kameny-dobrovolnici-srovnali-ppz-/jihlava-zpravy.aspx?c=A150606_145004_jihlava-zpravy_kol>

KOLAŘÍK, Michal. *Majitel pozemku napnul přes cyklostezku ocelové lano. Prý kvůli bezpečnosti* [online]. idnes.cz, 10. října 2014, [cit. 8. května 2018]. Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/spor-o-pozemek-na-trase-pro-cyklisty-z-jihlavy-do-trebice-a-raabsu-p9i-/jihlava-zpravy.aspx?c=A141010_151204_jihlava-zpravy_mkk>

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji byla přijata usnesením Rady Olomouckého kraje [online]. Kr-olomoucky.cz, 29. března 2018. [12. srpna 2018] Dostupné na <<https://www.kr-olomoucky.cz/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy-v-olomouckem-kraji-byla-schvalena-radou-olomouckeho-kraje-aktuality-7710.html>>.

MARTINEK, Jaroslav. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, Příloha: Technologie konstrukcí cyklistických komunikací* [online]. Cyklodoprava.cz, 2011, [cit. 25. října 2017]. Dostupné na <<https://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-technologie-sonda/>>.

MASAŘÍKOVÁ, Hana. *Cyklostezka na Žešov? Vyvlastnění nebude, stezka se pozemku vyhne* [online]. Prostejovsky.denik.cz, 24. února 2014 [18. srpna 2018]. Dostupné na <https://prostejovsky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezka-na-zesov-vyvlastneni-nebude-stezka-se-pozemku-vyhne-20140218.html>.

Návrh prioritních národních a regionálních cyklotras v ČR [online] Cyklodoprava.cz, 22. leden 2013 [23. července 2018]. Dostupné na <<https://www.cyklodoprava.cz/file/seznam-dalkovych-tras-v-cr>>.

PACLÍK, Jaroslav. *Je to cesta, kameny na ni nepatří, rozhodl soud ve sporu o stezku* [online]. idnes.cz, 3. června 2015, [cit. 10. května 2018]. Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/ve-sporu-o-stezku-se-soud-postavil-na-stranu-chataru-pcp-/jihlava-zpravy.aspx?c=A150602_213629_jihlava-zpravy_evs>

Popis Labské cyklotrasy – stav leden 2016 [online]. Labskastezka.cz, [cit. 4. března 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/popis-cyklotrasy-kct-c.2/>>

Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020 [online]. Kr-vysocina.cz, červen 2014 [cit. 1. února 2018]. Dostupné na <https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4062125>, s. 18.

STREICHSBIEROVÁ, Eva. *Majitel zatarasil cestu hlinou. Dřív tu cyklisty čekaly kameny nebo lanko* [online]. idnes.cz, 17. prosince 2015, [cit. 11. května 2018]. Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/kauza-cyklostezka-v-bradle-u-jihlavy-stale-nema-reseni-pph-/jihlava-zpravy.aspx?c=A151217_2213104_jihlava-zpravy_evs>

STREICHSBIEROVÁ, Eva. *Majitel pozemku hlinu z cesty neodveze. Chce na ní sázet stromy* [online]. idnes.cz, 23. února 2016, [cit. 11. května 2018] Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/spor-o-cyklostezku-u-jihlavy-miri-kvuli-navezene-hline-k-soudu-pv2-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160223_2227603_jihlava-zpravy_mv>

STREICHSBIEROVÁ, Eva. *Zemina zmizela, spor o cyklotrasu trvá. Mluví se o objížďce i plotu* [online]. idnes.cz, 2. května 2016, [cit. 11. května 2018]. Dostupné na

<https://jihlava.idnes.cz/zemina-z-cyklotrasy-na-bradle-u-jihlavy-zmizela-spor-trva-pm9-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160502_2243373_jihlava-zpravy_mv>

Stručný vývoj Labské cyklotrasy [online]. Labskastezka.cz, [cit. 4. března 2018]. Dostupné na <<http://www.labskastezka.cz/cz/historie-cest/>>

ŠNAJDR, Jaroslav. *Cyklostezku z Jihlavy blokovaly pokácené stromy* [online]. idnes.cz, 12. května 2014, [cit. 7. května 2018]. Dostupné na <https://jihlava.idnes.cz/spor-o-cyklostezku-u-jihlavy-zatarasily-ji-pokacene-stromy-pq7-/jihlava-zpravy.aspx?c=A140510_2063604_jihlava-zpravy_mkk>

VYMAZAL, Jaroslav. *Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs* [online]. Jihlava.cz, 1. září 2010 [cit. 1. února 2018]. Dostupné na <<https://www.jihlava.cz/cyklostezka-jihlava-trebic-raabs/d-478889>>.

Vyvlastnění [online]. Ostrava.cz [18. srpna 2018]. Dostupné na <<https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/utvar-hlavniho-architekta-a-stavebniho-radu/oddeleni-stavebne-spravni/zivotni-situace/vyvlastneni>>.

ZÁLESKÝ, Petr. *Stavbu cyklostezky podél Labe brzdí vyděrači, mosty i výkupy* [online]. idnes.cz, 12. listopadu 2015 [cit. 15. března 2018]. Dostupné na <https://hradec.idnes.cz/cyklostezku-z-hradce-do-pardubic-brzdi-vykupy-f4v-/hradec-zpravy.aspx?c=A151112_2204968_hradec-zpravy_the>

ZLINSKÝ, Milan. *Optimismus je pryč. Cyklostezka z Pardubic do Hradce jen tak nebude* [online]. iDNES.cz, 3. srpna 2015 [cit. 1. května 2018]. Dostupné na <https://www.hradeckralove.org/urad/uzemni-planhttps://pardubice.idnes.cz/cyklostezka-do-hradce-hleda-novou-trasu-f0z-/pardubice-zpravy.aspx?c=A150803_2181588_pardubice-zpravy_jah>

ZLINSKÁ, Zuzana. *Z Pardubic do Hradce Králové na kole? Po cyklostezce až v roce 2020* [online]. iDNES.cz, 31. srpna 2017 [cit. 1. května 2018]. Dostupné na <https://pardubice.idnes.cz/cyklostezka-z-pardubic-do-hradce-dokonceni-2020-fn8-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170831_348869_pardubice-zpravy_jah>

Abstrakt

Tato práce se věnuje právní charakteristice cyklistických stezek z hlediska stavebního zákona, zákona o pozemních komunikacích a jiných. Zaměřuje se především na cyklostezky nadmístního významu ovlivňující větší územní plochu a mající vliv na více obcí, kterými procházejí. Diplomová práce se dále zaměřuje na úpravu těchto cyklostezek jako veřejně prospěšných staveb a potenciální smysl takové úpravy. Zabývá se četností cyklostezek coby veřejně prospěšných staveb a četností užití institutů z nich vyplývajících, jako je např. vyvlastnění. V práci je taktéž zpracován právní režim komunikací, po kterých cyklostezky prochází a veřejné užívání takových cest.

Abstract

This work focuses on the legal characteristic of cycle facilities in term of building act, land communications act etc. Primarily it deals with supralocal importance cycle facility which influences significant area of towns and regions. The diploma thesis concentrates on cycle facilities determined as public utilities and on the utility of this term. A part of the thesis is devoted to public utilities frequency and to expropriation related to cycling routes. There are described land communications, land communications legislation and public use of land communications.

Klíčová slova

cyklostezka, cyklotrasa, veřejně prospěšná stavba, nadmístní význam, veřejně přístupná komunikace, proces zřizování cyklostezek, pozemní komunikace, lesní cesta, veřejné užívání

Keywords

cycle facility, cycle route, public utility, supralocal importance, publicly accesible utility road, the process of establishing cycle facilities, land communications, forest road, public use

Seznam příloh

Příloha 1 – dálkové cyklotrasy v ČR²⁶²

Příloha 2 - cyklostezka Jihlava – Třebíč - Raabs²⁶³

Příloha 3 - katastrální mapa pozemku na úseku Bradlo, Velký Beranov²⁶⁴

Příloha 4 - katastrální mapa pozemku na úseku Dvořákův mlýn²⁶⁵

Příloha 5 - Labská cyklostezka²⁶⁶

Příloha 6 - mapa úseku mezi Hradcem Králové a Pardubicemi²⁶⁷

²⁶² Dostupné na: <https://www.cyklodoprava.cz/file/mapa-narodnich-dalkovych-tras-v-cr/>

²⁶³ Dostupné na: <http://www.jihlava-trebic-raabs.cz/cs/mapa-cyklotrasy>

²⁶⁴ Dostupné na:

<http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=2EDA9E08&MarQParam0=15328450707&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

²⁶⁵ Dostupné na:

<http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=2EDA9E08&MarQParam0=15328450707&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

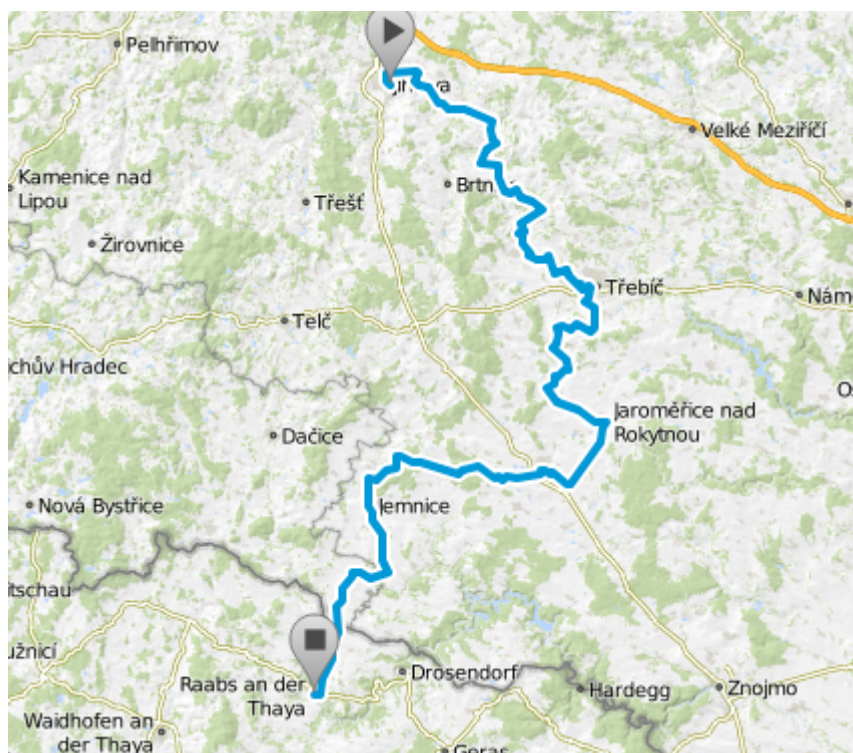
²⁶⁶ Dostupné na: <http://www.labskastezka.cz/images/mapa.jpg>

²⁶⁷ Dostupné na: <https://www.hradubickacyklostezka.cz/>

Příloha 1 - dálkové cyklotrasy v ČR



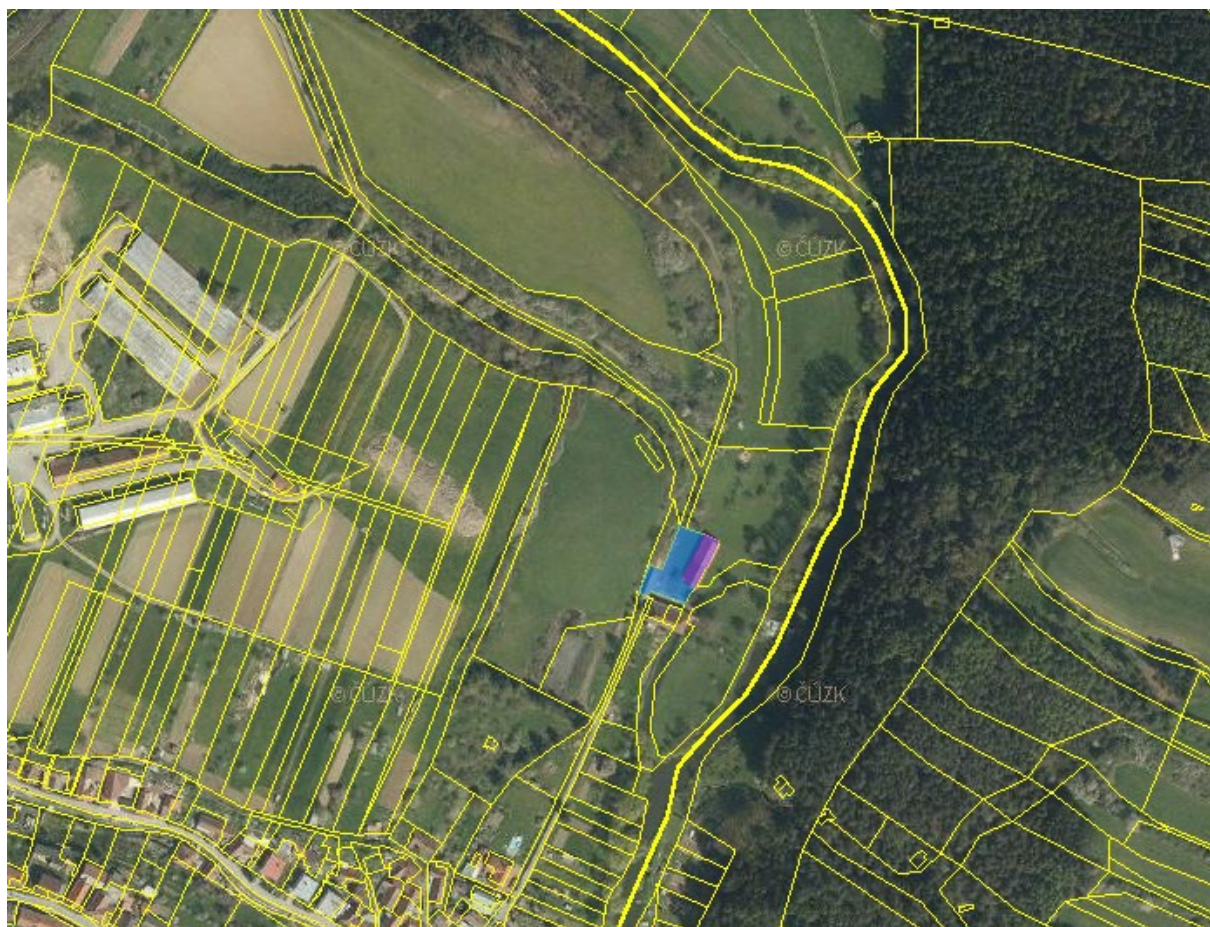
Příloha 2 - cyklostezka Jihlava – Třebíč - Raabs



Příloha 3 - katastrální mapa pozemku na úseku Bradlo



Příloha 4 - katastrální mapa pozemku na úseku Dvořákův mlýn



Příloha 5 - Labská cyklostezka



Příloha 6 - mapa úseku mezi Hradcem Králové a Pardubicemi

